TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

18
1243

4. 05. 1975

SKRZYDLATA POLSKA



30 ROCZNICA ZWYCIĘSTWA NAD FASZYZMEM

Numer ten ma charakter specjalny i zawiera wkładkę „Polscy lotnicy w drugiej wojnie światowej". Chlubne tradycje naszych sławnych lotników wojskowych kontynuują dziś polscy piloci latający m.in. na najnowocześniejszych samolotach świata – o zmiennej geometrii skrzydeł. Oto por. pil. Mieczysław Kafel i technik st. sierż. Marian Fijałkowski oraz ich samolot – „nowy", o jakich piszemy na str. 5. U góry: Samoloty – weterani II Wojny Światowej w Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. Zdjęcie: LESZEK WRÓBLEWSKI

NA HORYZONCIE

NOWE LEGITYMACJE PARTYJNE DLA KOMUNISTÓW W STALOWYCH MUNDURACH

W całym kraju odbywają się uroczyste zebrania organizacji partyjnych, podczas których wręczane są członkom partii nowe legitymacje PZPR. Zebrania te są okazją do twórczej refleksji nad możliwościami dalszego zintensyfikowania udziału członków partii w budownictwie socjalizmu.

Podobnie jak w zakładach pracy całego kraju, również w lotnictwie wojskowym trwa kampania wymiany legitymacji partyjnych. W czasie uroczystych zebrań nowe legitymacje wręczane są przodującym żołnierzom — zasłużonym działaczom, dowódcom, aktywistom młodzieżowym, ludziom wzorowej służby, zaangażowanym w pracy społecznej.

Uroczyste zebrania w jednostkach, szkołach i instytucjach wojskowych stają się okazją do podsumowania efektów pracy partyjnej, dokonania oceny aktywności służbowej i społecznej wszystkich członków organizacji.

W Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Janka Krasickiego uroczyste zebranie otworzył sekretarz POP Andrzej Janicki. Zebrani serdecznie powitali członka KC PZPR, wiceministra Obrony Narodowej do Spraw Ogólnych gen. broni Józefa Urbanowicza. Obecny był zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych do Spraw Politycznych gen. bryg. Ludwik Sobieraj; przybyły delegacje SZMW i ZMS.

Referat programowy wygłosił szef Wydziału Politycznego WOSL płk Marian Woźniak. Następnie generał Urbanowicz wręczył nowe legitymacje. Otrzymali je m.in. Andrzej Janicki, Zdzisław Kowalczyk, Jan Celek, Ignacy Kuprian, Ryszard Browarski i pozostali komuniści w lotniczych stalowych mundurach.

Podobna uroczystość odbyła się w Podstawowej Organizacji Partyjnej Zarządu Politycznego Wojsk OPK. W zebraniu uczestniczył zastępca dowódcy Wojsk OPK do spraw politycznych gen. bryg. Jan Cieślik. W tej organizacji działają komuniści, którzy są członkami partii jeszcze z okresu walki o wyzwolenie kraju, a następnie o utrwalenie władzy ludowej: Czesław Dudek, Stanisław Dzieszkowski, Jan Zdun, Paweł Szymański i Karol Paszkiewicz.

Po wygłoszeniu referatu gen. Cieślik wręczył nowe legitymacje wszystkim członkom organizacji. Uczestnicy zebrania zwiedzili następnie Muzeum Lenina oraz złożyli wiązankę kwiatów pod pomnikiem Wielkiego Wodza Rewolucji, w 105 rocznicę Jego urodzin.

W tym samym dniu odbyło się zebranie w innej organizacji partyjnej dowództwa Wojsk OPK. Także i w niej są komuniści o długoletnim stażu partyjnym, przodujący w swoim środowisku: Ryszard Kotomski, Franciszek Lesisz i Jerzy Kotwiński. Aktu wręczenia nowych legitymacji dokonał zastępca dowódcy 2 plm „Kraków" do spraw politycznych. Pierwszy otrzymał nową legitymację partyjną Henryk Ciach, były członek PPR. Następnie legitymacje wręczono Janowi Grudniowi, Romanowi Rycielskiemu i pozostałym członkom organizacji partyjnej pułku.

W następnym numerze:

- MODELARSTWO LOTNICZE — SPORTEM TECHNICZNYM
- PRZEMYSŁ SPADOCHRONOWY CZECHOSŁOWACJI
- WAŻNE OGNIWO UKŁADU WARSZAWSKIEGO
- 6 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO
- 315 DYWIZJON MYŚLIWSKI DĘBLIŃSKI

Z LOTU PO KRAJU

KONFERENCJA NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW W WIML

W Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie obradowała 22 kwietnia br. 17 konferencja na temat bezpieczeństwa lotów w lotniczych siłach zbrojnych. W obradach uczestniczyli: dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Henryk Michałowski**, dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**, przedstawiciele MON, Ministerstwa Komunikacji, Aeroklubu PRL, WIML, ITWL oraz kierownicza kadra lotnictwa sił zbrojnych.

Referat wprowadzający do dyskusji wygłosił gen. bryg. pil. **Józef Jacewicz**. W trakcie konferencji dokonano oceny działalności związanej z zapewnieniem bezpieczeństwa lotów oraz zapoznano się z najnowszymi osiągnięciami w tym zakresie. Poruszano także różnorodne aspekty działalności profilaktycznej mającej na celu zapobieganie wypadkom lotniczym, koncentrując się na sprawach odpowiedniego przygotowania personelu latającego i wysokiego poziomu kontroli obsługi technicznej samolotów.

Na zakończenie konferencji przodujące jednostki lotnicze otrzymały nagrody przechodnie, a sporą grupę oficerów wyróżniono nagrodami indywidualnymi. Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej został wyróżniony medalem DWL „Zasłużonemu dla lotnictwa".

JERZY OSIŃSKI — PREZESEM WARSZAWSKIEGO KLUBU SENIORÓW LOTNICTWA

W sali Aeroklubu Warszawskiego na lotnisku Gocław odbyło się 22 kwietnia br. Walne Zebranie Sprawozdawczo-Wyborcze Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Zebraniu przewodniczył inż. **Wacław Zaremba.** Referat sprawozdawczy za okres kadencji władz Klubu (II.1971 – IV.1975) wygłosił w imieniu ustępującego Zarządu WKSL jego prezes **Kazimierz Chorzewski.**

Według stanu na 15 kwietnia br. Klub liczył 190 członków i jest najliczniejszym klubem seniorów lotnictwa w kraju. W okresie sprawozdawczym zmarło 31 seniorów. Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa, działający już blisko 15 lat, może poszczycić się bogatym dorobkiem działalności, szczególnie w pracy społecznej. Przejawiał wiele cennych inicjatyw. Niepokojący jest jednak fakt, iż współpraca Klubu z Aeroklubem Warszawskim uległa w minionej kadencji pogorszeniu, co znalazło też wyraz na walnym zgromadzeniu, na którym nie było ani jednego przedstawiciela władz i kierownictwa stołecznego aeroklubu.

Po referacie, dyskusji, wyrażeniu podziękowania ustępującemu Zarządowi i przyjęciu wniosków do dalszej pracy, wybrano nowy Zarząd Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, który ukonstytuował się następująco: prezes – **Jerzy Osiński,** wiceprezes – **Kazimierz Wierzbicki,** sekretarz – **Kazimerz Haber,** zastępca sekretarza – **Janusz Kędzierski,** skarbnik – **Jadwiga Śliżewicz.**

Nowo wybranym władzom Warszawskiego KSL życzymy owocnej działalności.

II POMORSKI RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY

W dniach 24 maja – 1 czerwca br. zorganizowany zostanie przez bydgostką „Gazetę Pomorską", Aeroklub Pomorski i Oddział SDP w Bydgoszczy, II Pomorski Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów, na trasie Bydgoszcz – Olsztyn – Gdańsk – Inowrocław – Toruń. Będzie to jedna z czołowych imprez z okazji festynu „Gazety".

Pod względem sportowym rajd będzie imprezą II-ligową. Uwzględniając ubiegłoroczne postulaty dziennikarzy, organizatorzy przewidzieli w czasie tegorocznego rajdu 3 jednodniowe przerwy – w Olsztynie, Gdańsku i Inowrocławiu. Pozwoli to na lepsze poznanie terenu, pełniejsze zorientowanie się w dorobku i perspektywach rozwojowych tych ziem. W rezultacie powinno to również dodatnio wpłynąć na poziom rajdowego konkursu dziennikarskiego i umożliwić zebranie atrakcyjnego materiału prasowego dla macierzystych gazet i czasopism.

KONFERENCJA TOWARZYSTW LOTNICZYCH W BIELSKU-BIAŁEJ

W Bielsku-Białej odbyły się w dniach 7-18 kwietnia br. doroczne konferencje dyrektorów naczelnych i handlowych, technicznych i eksploatacyjnych przedsiębiorstw lotniczych – uczestników tzw. Umowy Berlińskiej. Uczestniczyli w niej przedstawiciele następujących linii lotniczych: Aeroflot, Balkan, CSA, Interflug, Malev, MIAT, LOT, Tarom oraz zaproszeni goście w charakterze obserwatorów, przedstawiciele sekretariatu RWPG, Aviazagranpostawki, Aviaeksportu i OKB Iliuszyna. Gospodarzem konferencji były Polskie Linie Lotnicze LOT.

Celem konferencji było przede wszystkim podsumowanie działalności handlowej i eksploatacyjnej za rok ubiegły oraz opracowanie programów wspólnych przedsięwzięć na lata 1975–80.

KANADYJSKI PRZEMYSŁ ELEKTRONICZNY DLA POTRZEB LOTNICTWA

Pod takim tytułem odbyło się 28 kwietnia w Domu Technika NOT w Warszawie sympozjum Stworzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji przy Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, zorganizowane przy współudziale Ministerstwa Przemysłu i Handlu Kanady oraz Ambasadę Kanady w Warszawie. Tematem sympozjum była ogólna informacja na temat możliwości produkcyjnych przemysłu elektronicznego Kanady dla potrzeb lotnictwa, m.in. zautomatyzowana kontrola ruchu lotniczego, specjalne wyposażenie telekomunikacyjne dla samolotów odrzutowych, systemy ILS i radiolatarnie VOR.

MOŻLIWOŚCI WYSTĘPOWANIA CYWILIZACJI TECHNICZNYCH POZA ZIEMIĄ I NAWIĄZANIA Z NIMI ŁĄCZNOŚCI

Taki był temat konferencji naukowej, która odbyła się 21 kwietnia w Instytucie Fizyki Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach i zorganizowana została przez Śląski Oddział Polskiego Towarzystwa Astronautycznego i Oddział Polskiego Towarzystwa Fizycznego przy Uniwersytecie Śląskim. Referaty wygłosili: prof. dr **Rudolf Pešek** z Uniwersytetu im. Karola w Pradze (Historia dotychczasowych dyskusji i badań problemu CETI), prof. dr hab. **Mieczysław Subotowicz** (Problemy poszukiwania cywilizacji pozaziemskich), dr inż. **Olgierd Wolczek** (Warunki występowania życia i istot inteligentnych poza Ziemią) i red. **Krzysztof Boruń** (Problemy kodów międzycywilizacyjnych).

AN-2 — STACJĄ RETRANSMISYJNĄ TVP

Mielecko WSK-PZL przekazała 11 kwietnia Telewizji Polskiej samolot An-2 przystosowany jako stacja retransmisyjna TVP. Nowy samolot – stacja otrzymał komfortowe wyposażenie. Zainstalowano też w maszynie nowoczesne urządzenia techniczne do przekazywania dźwięku i obrazu na dużych odległościach. Latająca stacja TVP wykorzystana zostanie już w maju podczas tegorocznego Wyścigu Pokoju.



Zdjęcie: B. Koszewski

W SKRÓCIE

● **Wytwórnię** Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Okęcie opuści w tym roku seria informacyjna nowego samolotu rolniczego PZL-106 „Kruk".

● **Wicemistrz** świata **Jerzy Ostrowski** z Aeroklubu Częstochowskiego zajął 1 miejsce w kategorii modeli makiet latających na międzynarodowych zawodach modelarskich w Hradec Kralove (CSRS).

● **Polskie** Linie Lotnicze LOT otworzyły 21 kwietnia br. nowe połączenie międzynarodowe z Warszawy do Lyonu, gdzie uruchomiona została także stała placówka LOT-u.

● **W marcu** br. WSK-PZL Okęcie wykonały zadania eksportowe obecnej pięciolatki.

● **Z WSK PZL-Mielec** odleciała do Związku Radzieckiego kolejna grupa 6 samolotów wielozadaniowych An-2 wyprodukowanych przez tę wytwórnię.

● **Naukowcy** z Instytutu Geodezji i Kartografii w Warszawie pracują nad szerokim zastosowaniem fotografii lotniczej dla różnych dziedzin gospodarki. Zdjęcia lotnicze oprócz geodezji i kartografii wykorzystane są dla potrzeb gospodarki przestrzennej i planowania inwestycji, budownictwa, komunikacji, rolnictwa i leśnictwa, geologii, geografii, archeologii, a także ochrony środowiska.

● **Zespół** Lotnictwa Sanitarnego w Lublinie otrzyma w najbliższym czasie śmigłowiec reanimacyjny Mi-2.

● **Aeroklub ROW** w Rybniku rozpoczął 6 kwietnia tegoroczny sezon lotniczy. W tym roku aeroklub będzie szkolił 25-osobową grupę młodych górników w pilotażu szybowcowym, 10-osobowa w pilotażu samolotowym oraz 30 skoczków spadochronowych.

WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności ukazał się kolejny tomik z serii „Biblioteczki szybowcowej Aeroklubu PRL" pt. „METODYKA SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO", którego autorami są mgr **Andrzej Pazio** i mgr **Jan Winczo.** Treścią książki są metody szkolenia pilotów szybowcowych i organizacji procesów nauczania oraz zasady wychowania lotniczego. Str. 204, cena 25 zł., nakład 4 000 + 200 egz.

W serii „Żółtego tygrysa" ukazał się nakładem Wydawnictwa MON kolejny tomik pióra **Wacława Króla** pt. „ POZNAŃSKIE SKRZYDŁA". Jest to zbeletryzowana kronika działań bojowych lotnictwa armii „Poznań" we wrześniu 1939 r. Str. 119, cena 5 zł., nakład 21 000 + 347 egz.

Wkrótce ukaże się 3 wydanie (całkowicie przerobione) książki **Pawła Elszteina** pt. „MŁODY MODELARZ RAKIET". Około 200 str., cena ok. 36 zł. Wydawnictwa Naukowo-Techniczne.



Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Rekord** międzynarodowy prędkości lotu po trasie zamkniętej o długości 5000 km, z ładunkiem 40 000 kg, ustanowiła 17 kwietnia br. załoga radzieckiego samolotu An-22 „Anteusz", osiągając średnią prędkość 584 km/h. Dowódcą załogi był generał lejtenant lotnictwa G. N. Pakilew, dowódca lotnictwa transportowego Powietrznych Sił Zbrojnych ZSRR. Członkowie załogi: zastępca dowódcy — płk N. P. Szibajew, nawigator — płk A. J. Zamota, radiooperator — mjr A. A. Jabłoński, inżynier naczelny — ppłk W. J. Jasinawiczius, inżynier pokładowy — mjr I. W. Szorochow, technik pokładowy — kpt. A. F. Smirnow, mechanik pokładowy — chor. A. A. Judiczew, Komisarzem sportowym był W. A. Abramyczew.

■ **Nawiązana** została regularna komunikacja lotnicza miedzy Dar es Salaam (Tanzania) i Lourenco Marques (Mozambik). Jest to wynikiem odprężenia, jakie nastąpiło między oboma krajami, po ustanowieniu w Portugalii demokratycznych rządów i zapowiedzi udzielenia przez Portugalię Mozambikowi niepodległości w czerwcu br.

■ **Za męstwo** i odwagę wykazaną w czasie lotu na statku kosmicznym „Sojuz" w dniu 5 kwietnia br. kosmonauci radzieccy Wasilij Łazarew i Oleg Makarow zostali odznaczeni orderami im. Lenina. Pierwszy lot kosmiczny obaj kosmonauci odbyli w dniach 27—29 września 1973 r. Pułkownik W. Łazarew i inżynier pokładowy Oleg Makarow są członkami zespołu kosmonautów od 1966 roku.

■ **Belgijski** rząd wystąpił do rządów Holandii i Luksemburga z propozycją połączenia KLM, SABENY i „Luxair" w jedno towarzystwo, na wzór państw skandynawskich. W opinii Brukseli stanowi to jedyną drogę wyjścia z obecnej trudnej sytuacji, w jakiej znalazły się linie lotnicze Beneluxu. Przypuszcza się, że jeszcze przed końcem roku podjęte będą ostateczne decyzje.

■ **W USA** zarejestrowanych było ostatnio 4601 cywilnych śmigłowców. W r. 1974 wyprodukowano ogółem w amerykańskich wytwórniach 3416 śmigłowców.

■ **Austriacka** delegacja lotnictwa wojskowego bawiła niedawno w Szwecji, gdzie w zakładach SAAB w Linköping oraz w kilku bazach lotniczych uczestniczyła w pokazach samolotów „Viggen". Kandydatura tego sprzętu brana jest — wraz z amerykańskimi myśliwcami F-5 i francuskimi F-1E — pod uwagę w akcji przezbrajania lotnictwa austriackiego na nowsze samoloty.

■ **Kraje** arabskie zamówiły we Francji około 250 samolotów „Mirage", w tym: Libia — 148, Arabia Saudyjska — 38, Kuwejt — 20, Abu Zabi — 14 i Egipt — 22.

■ **Hiszpańskie** samoloty transportowe CASA C-212 zakupione zostały przez lotnictwo wojskowe Jordanii. Oprócz lotnictwa hiszpańskiego — samoloty tego typu posiada lotnictwo portugalskie i indonezyjskie.

■ **Algierskie** linie lotnicze „Air Algerie" rozpoczęły loty na trasie Algier — Bissau (Gwinea), przez Dakar. Samoloty algierskie zaczęły również latać z Algieru do Kinszasy, przez Niamey i Douala. Używany sprzęt: Boeingi-727-200.

■ **Na półkach** księgarń radzieckich ukazały się ostatnio trzy nowe książki o tematyce lotniczej. Są to: „Szybkość, manewr, ogień" (Skorost', maniewr, agoń) — A. Ł. Iwanowa, „Walerij Czkałow" — A. W. Bieliakowa i „Chłopcy z Sokolej Góry" (Parni z gory Sokołowoj) — J. Sorkina. Pierwsza z nich mówi o lotnikach 57 gwardyjskiego myśliwskiego pułku lotniczego i ich walkach nad Rostowem, Kubaniem, Krymem, Warszawą, Gdańskiem i Berlinem. Druga — opowiada o życiu jednego z najsławniejszych pilotów radzieckich okresu przedwojennego. Autor, towarzysz Czkałowa z załogi rekordowego ANT-25, szczegółowo opisuje przebieg lotu z Moskwy przez Biegun Północny do USA. Trzecia książka opiewa dzieje wychowanków aeroklubu w Saratowie. Jednym z nich — był pierwszy kosmonauta świata Jurij Gagarin.

■ **12 milionów** (dokładnie: 12 718 000) pasażerów przewieziono ogółem w r. 1974 nad Atlantykiem Północnym. Jest to o 9,3% mniej niż w r. 1973, kiedy to przewieziono na tych trasach rekordową liczbę 14 milionów pasażerów.

■ **Fińskie** linie „Finnair" otrzymały pierwszy z dwóch zakupionych trójsilnikowych samolotów DC-10-30. Samolot ten mieści 275 pasażerów, w tym 24 w pierwszej klasie. „Finnair" dysponuje m. in. dziewięcioma samolotami DC-9 i trzema DC-8. Niedługo flota tego towarzystwa powiększy się również o sześć DC-9-50 (powiększona wersja DC-9). Samoloty DC-10-30 będą latać na linii Helsinki — Nowy Jork oraz jako maszyny charterowe.

■ **Sześcioosobowa** delegacja specjalistów japońskich jeździła do USA i Europy, aby zebrać materiały dotyczące walorów samolotów Grumman F-14A, McDonnel Douglas F-15A, General Dynamics F-16A, Northrop YF-17, SAAB „Viggen", „Panavia-200" i Dassault-Breguet F-1/M-53. Spośród tych typów Japończycy zamierzają wybrać samolot, który zastąpi przestarzały amerykański F-104J. Lotnictwo japońskie zgłasza zapotrzebowanie na 100—130 maszyn nowego typu.

■ **Koszty** budowy nadźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde", produkowanego wspólnie przez Francję i W. Brytanię, zwiększyły się o dalsze 26 mln funtów, przekraczając tym samym miliard funtów. Dotychczas wpłynęły zamówienia na zaledwie 9 samolotów „Concorde", dla brytyjskich i francuskich towarzystw lotniczych. Starania, by wprowadzić ten samolot na rynek amerykański, nie przyniosły rezultatów.

■ **Portugalia** wykazuje zainteresowanie samolotami F-104S, budowanymi z amerykańskiej licencji we Włoszech.

■ **Libia** zamierza, jak donosi angielski „Flight", przekazać Turcji partię samolotów „Mirage", na wypadek gdyby Francja odmówiła realizacji zamówienia tureckiego na te samoloty. (z)



Rys: CSA



SKALSKI

22 ZWYCIĘSTWA POWIETRZNE

Gdy wojska hitlerowskie zaatakowały nasz kraj, miał 24 lata. Jako jeden z przeszło 150 polskich pilotów myśliwskich stanął do walki w obronie ojczystego nieba. W okresie wojny obronnej Polski w 1939 r. zestrzelił 6 samolotów wroga. Już wtedy wysunął się na pierwsze miejsce pod względem uzyskanych zwycięstw powietrznych. Miejsce to utrzymał do zakończenia wojny, mimo iż w jej końcowej fazie skierowany został do pracy sztabowej. Okazał się nie tylko znakomitym pilotem myśliwskim, ale również dowódcą eskadry, dywizjonu, skrzydła, a także oficerem operacyjnym w 11 grupie myśliwskiej. Ogółem zestrzelił 22 samoloty wroga na pewno. Dzieje płka pil. Stanisława Skalskiego jednego z najwybitniejszych pilotów myśliwskich drugiej wojny światowej — mogą być przykładem do naśladowania. Są one wzorem postawy żołnierza, patrioty i obywatela. Całe życie — jak stwierdza nasz znakomity pilot — było jego służbą dla Ojczyzny. Zaliczany jest obok Clostermanna i Pokryszkina, Johnsona i Kożeduba, Bonga i Badera do najlepszych strzelców powietrznych minionej wojny. Piloci tacy otrzymują wiele mówiący i jednocześnie zaszczytny przydomek asa myśliwskiego.

Mjr pil. Stanisław Skalski – dowódca 2 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (133 skrzydło) w kabinie „Mustanga-3". Zdjęcie powyżej wykonane zostało w 1944 r. i znajduje się w Królewskim Muzeum Wojskowym (Imperial War Museum). Poniżej: Płk pil. Stanisław Skalski z okresu pracy w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL.

Zdjęcie: A. Wach



NIM ROZPOCZĘŁA SIĘ WOJNA

Podobnie jak każdy młody chłopiec czy dziewczyna o czymś marzy, tak kiedyś przed wielu laty Stanisław Skalski pasjonował się lotnictwem. Nim ukończył szesnaście lat, pragnął zostać pilotem wojskowym.

Po maturze zdał egzamin na politechnikę w Warszawie, ale wkrótce przeniósł się na wydział dyplomatyczno-konsularny Szkoły Nauk Politycznych.

Młody wiek i brak wyszkolenia lotniczego były pierwszymi przeszkodami na drodze do latania. Zaczynał więc od czyszczenia samolotów i zamiatania hangaru w Aeroklubie Warszawskim. Dobra opinia z klubu i skierowanie na szkolenie szybowcowe pozwoliły mu wiosną 1934 r. na wyjazd do Polichna. Rok później uzyskał uprawnienia pilota samolotowego. Wkrótce pomyślnie przeszedł badania lekarskie oraz egzaminy wstępne do dęblińskiej szkoły orląt. Był szczęśliwy. Przyjęty został do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. O trudności zakwalifikowania się do szkoły niech świadczy fakt, iż na każde wolne miejsce czekało 50 kandydatów. Miejsc tych było tylko 120.

Pobyt w szkole minął szybko. Po promocji w 1938 r. młody podporucznik pilot otrzymał przydział do dywizjonu myśliwskiego 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Rozpoczął tak bardzo upragnioną służbę w lotnictwie wojskowym. W pułku szybko oceniono jego poziom latania. Po pewnym czasie został dowódcą klucza.

W czerwcu 1939 r., pełniąc służbę w kluczu alarmowym, wystartował w pościg za obcym samolotem. Na wysokości 7900 m, kiedy jego P-11 zbliżał się do hitlerowskiego Dorniera Do-215, młody pilot myśliwski otworzył ogień. Ale wróg uciekł, gdy spostrzegł, iż atakuje go polska maszyna.

PIERWSZE ZWYCIĘSTWO

Wybuch wojny zastał ppor. Skalskiego na lotnisku polowym. Był jednym z trzydziestu trzech pilotów dywizjonu myśliwskiego, którzy skutecznie atakowali dziesiątki maszyn Luftwaffe. Od pierwszego dnia napaści hitlerowskiej na nasz kraj walczył ofiarnie i zwycięsko.

Już 1 września 1939 r., po godzinie piątej rano, wystartował do lotu bojowego. Leciał nad strzępami tworzących się chmur kłębiastych, na wysokości 1500 metrów, kursem północno-wschodnim. Uważnie rozglądał się dokoła szukając nieprzyjaciela.

W pewnej chwili, przed dolotem do Wisły, zobaczył samolot hitlerowski, lecący na małej wysokości. Rozpoznał typ maszyny. Był to jednosilnikowy samolot rozpoznawczy.

Wówczas to polski pilot przez radio przekazał krótką informację: „Uwaga, Henschel-126, kierunek — port drzewny, wysokość 50—100 metrów".

W następnej sekundzie ppor. Skalski wprowadził swoją „jedenastkę" do lotu nurkowego. Niczym jastrząb spadał na wroga, który tymczasem nie spodziewając się ataku prowadził rozpoznanie. Załoga hitlerowska leciała niezmienionym kursem i zajęta była obserwacją ziemi.

Czarne krzyże na skrzydłach stawały się coraz większe. Gdy „jedenastka" zbliżyła się do wroga na odległość mniej więcej pięćset metrów, nagle załoga niemiecka jakby ożyła: obserwator otworzył chaotyczny ogień do atakującego go Polaka; pilot Henschla obniżył lot, chcąc uciec spod celownika polskiego myśliwca.

Pilot nie spuszczał oka z samolotu hitlerowskiego. Zbliżył się tak blisko, aby strzelać bez poprawki. Z około stu metrów otworzył długą serię. Ogień obserwatora umilkł, a śmigło Henschla zmniejszyło obroty. Za sekundę Polak skierował jeszcze jedną krótką serię z bezpośredniej odległości. To był koniec

Samolot hitlerowski próbując lądować na zaoranym polu, skapotował.

Wkrótce ppor. Skalski, w jednym locie, zestrzelił dwa samoloty hitlerowskie typu Dornier Do-17. Oba w płomieniach spadły na ziemię.

Do 7 września 1939 r. zestrzelił cztery samoloty hitlerowskie. Z kolei wraz z dywizjonem otrzymał przydział do Brygady Pościgowej w rejonie Dęblina. Każdego dnia wykonywał loty bojowe, każdego dnia atakował wroga. W tym okresie zestrzelił dwie następne maszyny hitlerowskie.

Zadania powierzone pilotom Brygady Pościgowej były coraz trudniejsze, ze względu na malejący stan personelu latającego i samolotów. Przeciwnik natomiast stawał się coraz bardziej agresywny i bezwzględny. 16 września znalazł się w rejonie Brzeżan, po czym wraz z innymi pilotami, na rozkaz dowództwa, 17 września przekroczył granicę polsko-rumuńską.

Potem przez Balczik, Bejrut i Marsylię przybył do Francji i w styczniu 1940 r. znalazł się w Anglii. Ominęła go kampania francuska, ponieważ przydział do RAF-u (Royal Air Force) otrzymał w pierwszej kolejności.

BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

Wkrótce po przeszkoleniu przydzielono go do formującego się polskiego dywizjonu myśliwskiego 302. Ze względu jednak na przedłużającą się procedurę organizacyjną, zwrócił się z prośbą o skierowanie do dywizjonu uczestniczącego w lotach bojowych. Chciał po prostu walczyć, a nie szkolić pilotów. Jego prośbę przyjęto i został przeniesiony do 501 angielskiego dywizjonu myśliwskiego.

Lotnisko, na którym stacjonował dywizjon, należało przed wojną do aeroklubu. Miało kilka zabudowań, ale było wygodne. O świcie albo w nocy dywizjon przerzucany był na lotnisko koło Dovru. Z niego to dywizjon 501 startował do walki, która na ogół rozpoczynała się nad Kanałem La Manche.

Był pogodny ranek. Dywizjon 501 wzniósł się wysoko i oczekiwał na wyprawę Luftwaffe. Wreszcie nadleciała, tysiąc metrów niżej. Oto ona. W dole sunęła potężna armada, licząca około 400 bombowców hitlerowskich i eskortujących je myśliwców. Lecieli w zwartej, jakby spiętej klamrą, grupie.

Widok tej ogromnej fali bombowców robił wrażenie. Wówczas samoloty dywizjonu 501 z lotu nurkowego zaatakowały lecące bombowce i wbiły się w nie ostrym klinem. W tym pierwszym locie bojowym nad Anglią ppor. Skalski zestrzelił hitlerowski bombowiec Heinkel He-111. Tak go celnie trafił, iż ten dosłownie rozleciał się w powietrzu na kawałki. Było to jego siódme zwycięstwo powietrzne. W tym samym locie uszkodził niemiecki samolot myśliwski Me-109.

Nadlatywały nowe grupy myśliwców angielskich. Hitlerowska wyprawa bombowa została rozbita.

Mijały dni. W składzie dywizjonu 501 uczestniczył w „Bitwie o Wielką Brytanię", strącając na pewno 7 samolotów hitlerowskich (łącznie z tymi, które zestrzelił w Polsce — miał już ich 13).

W tym okresie był dwukrotnie zestrzelony. Podczas drugiego strącenia został poparzony i ciężko ranny w nogę. Wkrótce jednak, utykając, uciekł o lasce ze szpitala i tego samego jeszcze dnia po przybyciu do dywizjonu wystartował do walki. W trudnym pojedynku z hitlerowskimi samolotami myśliwskimi Me-109 odniósł kolejne dwa zwycięstwa.

Trzeba było mieć dużo silnej woli, aby latać będąc jeszcze chorym, z nie wyleczoną nogą i stopniowo gojącymi się po ciężkim poparzeniu ranami. Skalski leczył rany, walczył i zwyciężał.

Był jednym ze 141 pilotów polskich, którzy stanęli do obrony Anglii. „Gdyby nie Polacy i ich poziom wyszkolenia, niewiadomy byłby wynik tej bitwy" — stwierdził ówczesny szef sztabu lotnictwa myśliwskiego RAF-u. Jeśli Polacy w tej bitwie zestrzelili 203 samoloty, przy stracie 33 pilotów własnych, to ta proporcja jest przekonywającym dowodem wysokiego poziomu wyszkolenia i doświadczenia reprezentowanego przez polskich myśliwców jesienią 1940 r.

ZESPÓŁ ZWANY „CYRKIEM SKALSKIEGO"

Z początkiem 1941 r. wszystkich Polaków wycofywano z dywizjonów angielskich do polskich. Od lutego 1941 do maja 1942 r. Skalski lata już w polskich dywizjonach myśliwskich 306 i 316. Następnie przez 7 miesięcy dowodził 317 Dywizjonem Myśliwskim Wileńskim. Wśród

DOKOŃCZENIE NA STR. 12



Mi-6 już pracuje

Na pustym i trochę zaniedbanym, bo od lat nie konserwowanym lotnisku, wygląda z daleka jak pomnik. W całej swej złożoności i krasie jawi się oczom dopiero z bliska. To właśnie on, Mi-6. Masa startowa ponad czterdzieści dwa tysiące kilogramów; udźwig — 12 ton. W praktyce oznacza to, że przerzucić nim można powietrzną, otwartą, drogą każdą w zasadzie z instalowanych u nas wież stalowych pod linię przesyłową wysokiego napięcia. Patrzy się więc nań z prawdziwym podziwem. Niejedni zaś już dziś zapewne wiążą z nim duże nadzieje. A więc, że przy jego pomocy załata się tę czy inną lukę w realizowanej inwestycji; że szybciej dokona się modernizacji jakiegoś zakładu przemysłowego; że sprawniej usunie się skutki powstałej gdzieś awarii; że bezboleśnie uniknie się konsekwencji tego, czego ktoś w porę nie zaprojektował lub nie zdołał przewidzieć...

To jest ten pierwszy aspekt sprawy, na który zwraca uwagę mgr inż Aleksy Silin — zastępca dyrektora „Instal" do spraw montażu śmigłowców. Nie chcielibyśmy — powiada — pracować na zasadzie straży pożarnej i ograniczać się — jak to często dotychczas bywało — do wymuszanych przez życie, doraźnych interwencji. Jakkolwiek i takowe, rzecz zrozumiała, muszą wchodzić w rachubę. Ot, jak chociażby ta ostatnia, w wyniku której rozstawiono 72 stopy betonowe pod słupy linii przesyłowej budowanej na żuławskich, podmokłych gruntach. Mi-6 zużył na to tylko 16,5 godziny lotu. A w konsekwencji ruszyła z martwego gruntu, przyhamowana nie sprzyjającą aurą, realizacja ważnej inwestycji. To przyhamowanie kosztowało już inwestora i wykonawcę kilkadziesiąt milionów złotych; prawie tyle, ile kosztuje nowiuteńki Mi-6. A strat by nie było, gdyby Mi-6 był do dyspozycji już przed kilku miesiącami i gdyby o jego zastosowaniu pomyślano.

Mgr inż. Silin powołując się na ten przykład podkreśla jednak coś innego, coś co sprawiło reprezentowanej przez niego instytucji szczególną satysfakcję: żuławska interwencja była już bardzo zbliżona do tego, co powinno decydować o profilu i charakterze przedsiębiorstwa. W tego typu pracach uczynienie ze śmigłowców typu Mi-6 głównego ośrodka transportu i montażu — byłoby szczególnie wskazane. Na dowód inżynier rozkłada na stole mapę z wykreśloną trasą jednej z projektowanych linii przemysłowych. Z uwagi na konfigurację terenu oraz różne sztuczne i naturalne przeszkody, biegnie ona załamaniami i łukami, eliminacja których pozwoliłaby ją skrócić o kilkadziesiąt, a może kilkaset kilometrów. Ewentualność ta może być jednak brana pod uwagę tylko przy zastosowaniu śmigłowców. Śmigłowców, a nie śmigłowca, bo jeden nie rozwiązuje sprawy. Oto już bowiem dziś przedsiębiorstwo mogłoby zakontraktować budowę kilkusetkilometrowego odcinka takiej linii, gdyż zrodziła się dość nagle pilna tego potrzeba. Ale z czym tu kontraktować? Z jednym śmigłowcem? Jeden śmigłowiec typu Mi-6, przy tego typu operacji — mówi inż. Silin — to żaden śmigłowiec.

Przy okazji inżynier ujawnia jedną ze swych największych trosk; boi się mianowicie braku zrozumienia dla celowości, a nawet — jak wszystko na to wskazuje — pilnej potrzeby rozbudowania floty latających dźwigów w Polsce. Bo Polska jest krajem mającym po temu szczególne predyspozycje. Główne z dwóch powodów: nie jesteśmy zbyt zasobni w dostatecznie zróżnicowany park dźwigów konwencjonalnych, przystosowany do złożonych operacji montażowych; po drugie — urbanistyka naszych osiedli i miast oraz rodzaj i charakter dróg nie sprzyjają operatywności w manewrowaniu bazą techniczno-montażową. A tymczasem decyzja zakupienia jednego Mi-6 rodziła się z dużymi oporami; Wytwórnia Prefabrykatów i Konstrukcji Instalacyjnych „INSTAL" w Nasielsku wzięła całą odpowiedzialność za tę decyzję na siebie, z ryzykiem finansowym włącznie. Otóż niektórzy ekonomiści bardzo dziwnie rachują; i gotowi są „udowodnić", że się to wszystko nie opłaca. Inżynier Silin jest jednak jak najlepszej myśli.

Pytam w jaki sposób przedsiębiorstwo się reklamuje. No, bo przecież potrzebni są reflektanci na usługi. Słyszę bardzo nietypową odpowiedź: „Reklamę tośmy nawet swego czasu postanowili przyhamować. Bo niektóre publikatory zaczęły już robić z tego nadmierną sensację. Co zaś do naszych potencjalnych kontrahentów, to — jak na razie — stosujemy w większości przypadków swoistą metodę: zaczynamy przeważnie wszelkie pertraktacje z nimi od odstraszania, to znaczy roztaczamy przed nimi obraz kłopotów i przeszkód na jakie mogą się narazić, z ewentualnością nadmiernych kosztów włącznie. Nie, nie dlatego, by nam na nich nie zależało. Chodzi o co innego — o to, by swą decyzję wraz z ofertą jeszcze raz dokładnie przeanalizowali. Bo, że kogoś stać na zaangażowanie śmigłowca i zapłacenie 108 tys. złotych za jedną godzinę lotu, a tym samym dać nam pracę, to jeszcze nie najważniejsze. To musi być społecznie i ekonomicznie uzasadnione".

Mimo trzymania się tej zasady, na brak zajęć „Instal" nie narzeka. Wielu, nawet bardzo uzasadnionych, ofert nie jest po prostu w stanie przyjąć, zaś te przyjęte opiewają już na ponad 170 godzin lotu, tzn. ponad 50 procent przewidywanej normy rocznej. Pewne moce przerobowe będzie też można uzyskać drogą wynajmu śmigłowców Mi-8 od wojska; z załogami, a nawet bez załóg, albowiem przedsiębiorstwo ma już specjalnie przeszkoloną w ZSRR własną, 17-osobową grupę specjalistów, w tym 4 pilotów. Grupa to wszak niezbyt liczna, jej zaletą jest jednak to, że znajdują się w niej także instruktorzy, zdolni przysposabiać do lotów nowy narybek. A takie potrzeby wyłonią się niewątpliwie, albowiem przedsiębiorstwo ma ambicję dysponowania do roku 1980 własnym taborem latającym w postaci trzech Mi-6, trzech Mi-8 oraz dwóch Mi-2.

Jeśli tym ambicjom przedsiębiorstwa stanie się zadość, będzie ono mogło już w 1980 r. podejmować się naprawdę wielkich zadań. A jak dobrze pójdzie, będzie może trzeba myśleć o dalszym, jeszcze szybszym rozwoju... Bo potencjalne pole działania jest ogromne. Na pierwszym planie wyraźnie profiluje się wspomniana już energetyka. Zwłaszcza, gdy chodzi o budowę linii przemysłowych; i to nie tylko w terenach trudno dostępnych, lecz w ogóle. Główny ciężar prac instalacyjno-montażowych można by przerzucić na śmigłowce również przy budowie wszelkiego rodzaju rurociągów. Bo i tutaj fronty robót muszą przesuwać się szybko, niezwykle wąskim pasmem oraz przeskakiwać lub forsować niezliczoną ilość przeszkód; częstokroć przy pomocy konwencjonalnego parku maszynowego, wręcz nie do pokonania.

Następne wielkie pole do popisu — to budownictwo, zwłaszcza przemysłowe. Warunkiem zastosowania tu śmigłowców na szerszą skalę i z dużą efektywnością jest jednak niezbędność brania pod uwagę takiej ewentualności lub niezbędności, już na etapie planowania i projektowania poszczególnych obiektów. Może w niedalekiej przyszłości powstaną nawet biura studyjno-projektowe, specjalizujące się w tej dziedzinie?...

Mając powyższe na uwadze, nasielski „Instal" mniej dziś zabiega o tanią reklamę, a więce o kontakty z kompetentnymi instytucjami. W konsekwencji nawiązane już zostały obiecujące kontakty z warszawskim Biurem Studiów i Projektów Budownictwa Przemysłowego, zdradzającym duże zainteresowanie montażem śmigłowcowym. Podobnie rzecz ma się z Instytutem Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej, gdzie na temat zalet montażu śmigłowcowego prowadzi się już nawet, głównie na czwartym roku, pierwsze wykłady.

W stałym planie swych usług widzi „Instal" jeszcze jeden, bardzo rozległy i strategicznie ważny obszar, obejmujący ciągłą modernizację, renowację i konserwację zakładów typu ciężkiego w hutnictwie, górnictwie i chemii. Tam bowiem nieustannie coś się poprawia, wymienia i modernizuje. I to przeważnie w warunkach, w których śmigłowiec jest prawie niezastąpiony.

Inż. Silin co prawda ani słowem o tym nie wspomniał, ale mnie się marzy coś jeszcze: bardzo korzystne dla gospodarki narodowej usługi eksportowe. Myślę, że ofert by nie zabrakło... Póki jednak co, „Instal" robi to, na co go stać i jak dyktują to najpilniejsze potrzeby. W Zakładach Przemysłu Maszynowego Leśnictwa w Reszlu czekają na wymianę iskrowniki i płaszcze ogrzewcze; walcownia w Bochni liczy na szybkie ustawienie 46 kominów; podobne zadania czekają w łódzkiej „Elcie" oraz w hucie Sosnowiec; a w Bydgoszczy trzeba będzie przerzucić nad jednym z kanałów odcinek gazociągu...

W planach „Instalu" znajduje się ponadto przymiarka do tak skomplikowanej operacji, jak montaż anten telewizyjnych na 300-metrowym maszcie oraz ewentualny transport w rejonie Bielska-Białej 150 „bacówek", mających spełniać w wyższych partiach tego terenu rolę domków turystycznych.

Całkowicie rozumiem inż. Silina — dla kogo sensacja to sensacja, ale nie dla nich. To naprawdę ciężka i odpowiedzialna praca.

W. W. WIONCZEK

P.S. Jedno mi jeszcze tylko po głowie chodzi: taki Mi-6 to już naprawdę kolos. Czy nie warto więc, by ten konkretny egzemplarz i te ewentualnie zakupione w przyszłości miały imiona własne? Oparte np. o bogatą listę pięknych imion staropolskich? Osobiście zaproponowałbym dla tego pierwszego imię BARTEK. A może ktoś ma lepszy pomysł? W każdym razie, jeśli co, na chrzciny się zapraszam.

Start śmigłowca Mi-6. Znaki rejestracyjne SP-ITA oraz napis INSTAL określają przynależność tego potężnego śmigłowca wielozadaniowego.



Widok z przodu śmigłowca Mi-6 jest zgoła niecodzienny. Śmigłowiec ten wyposażony jest w dwa silniki turbinowe o mocy 5 500 KM każdy.

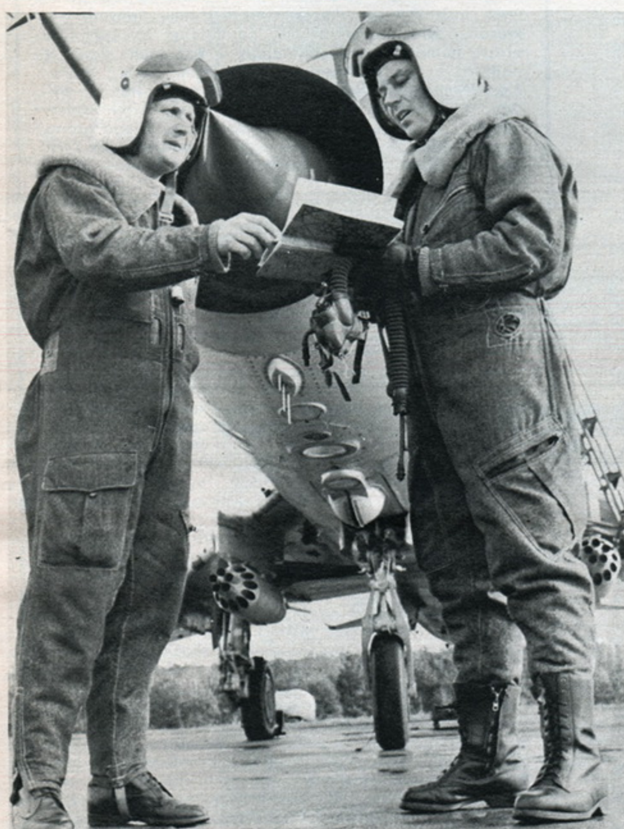


W Związku Radzieckim Mi-6 produkowane są w różnych wersjach: pasażerskiej (65–80 osób), sanitarnej (41 chorych), przeciwpożarowej i transportowej.
Zdjęcia: M. Reszczyński





"NOWE" Z BLISKA



Dwaj piloci z „piątki", którą podziwialiśmy na warszawskim niebie 22 lipca 1974 r. – kpt. Stanisław Walczak (z prawej) i por. Mieczysław Kafel.

Na zdjęciach: Polskie samoloty o zmiennej geometrii skrzydeł podczas przygotowań do startu.

Lotnisko jak każde inne. Ruch, krzątanina maszyn i ludzi – zaczynają się od wczesnych godzin porannych. Pierwsi jak zwykle zjawiają się mechanicy. Stoiska powoli zapełniają się płatami maszyn. Odbywa się codzienna kosmetyka samolotów. Jeszcze tylko podjadą cysterny...

...Piloci, w kombinezonach, zdążają do swoich samolotów. Tylko mała grupka zbacza w inny rejon lotniska. Z kolegami żegnają się podniesionymi dłońmi. Mówią o nich: w y b r a ń c y. A zaczęło się od dnia, gdy już każdy wiedział, że stali się pewniakami na „nowe" samoloty. W grupie znaleźli się nieprzypadkowo. O ich wyborze zadecydowało m.in. uzyskanie I klasy pilota.

Furorę zrobili w czasie defilady 30-lecia PRL. Ich lot na najnowszych smolotach o zmiennej geometrii skrzydeł wzbudził wśród obserwatorów parady zrozumiałe zainteresowanie. Oto po raz pierwszy na polskim niebie ukazały się samoloty z biało-czerwoną szachownicą zwiastujące kolejną ewolucję w lotnictwie wojskowym.

Jeszcze do niedawna pasjonowały nas MiGi-19 i doskonalsze od nich MiGi-21. Później pojawiły się myśliwsko-bombowe Su-7. Teraz ciekawią nas te, które znamy z lipcowej defilady – „NOWE". To określenie przylgnęło do tych samolotów od pierwszych dni, gdy je ujrzeliśmy.

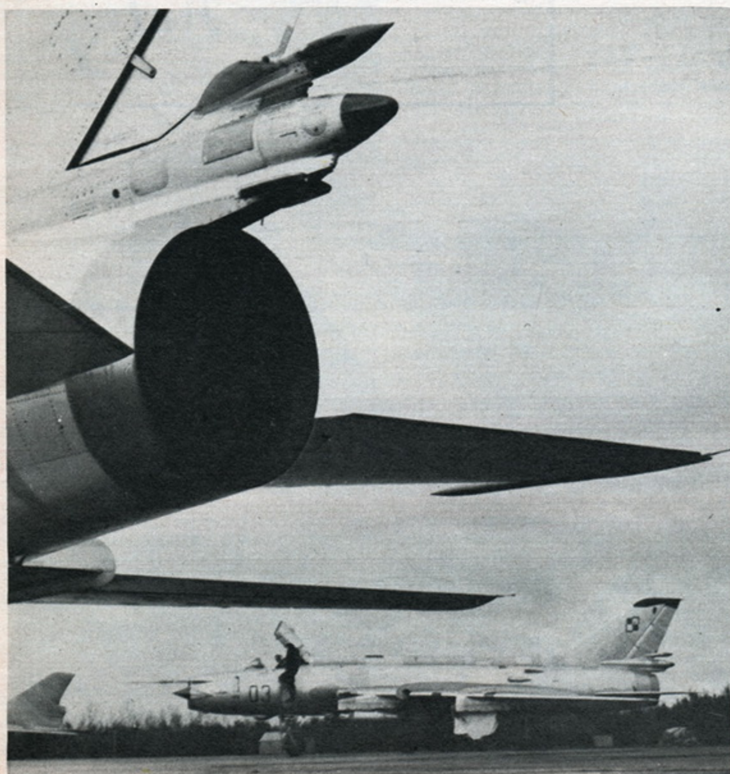
Stosunkowo niedawno, bo zaledwie w 1967 r., radziecki konstruktor Paweł Suchoj skonstruował samolot o takich właściwościach w wersji myśliwsko-bombowej Ale od tamtego czasu samolot, poddany wielokrotnym próbom, został bardziej udoskonalony.

Najlepiej wiedzą o tym sami piloci. Poznali je jeszcze w okresie szkolenia w Związku Radzieckim. Chociaż i teraz każdego dnia doskonalą nabyte umiejętności, coraz bardziej odkrywają walory samolotu o zmiennej geometrii skrzydeł.

„NOWE" przewyższają dotychczasowe m.in. prędkością wznoszenia, szybszym osiąganiem dużych prędkości, zwrotnością, uzbrojeniem, możliwością wykonywania zadań wyższego pilotażu. Gwarantują bezpieczeństwo w najtrudniejszych warunkach.

„NOWE" – najnowszy krzyk lotniczej techniki. Mają je nasi piloci w zasięgu dłoni...

JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI







SZD-38 „Jantar-1". Przedstawiciel rodziny polskich „Jantarów", słynnych z sukcesów zawodniczych.

latające orchidee

„JANTARY" W CZOŁÓWCE

Przedstawiamy przegląd najlepszych szybowców świata. Jako kryterium jakości przyjęliśmy doskonałość aerodynamiczną szybowca. Nasze zestawienie obejmuje szybowce wyczynowe, doświadczalne i rekordowe o doskonałości 40 i więcej, zbudowane dotychczas (po II wojnie światowej) na świecie. Podzieliliśmy je umownie na kluby szybowców o doskonałości: 40, 45 i 50. Ze względu na możliwe rozbieżności w osiągach podawanych przez różne źródła (dane obliczeniowe, dane z pomiaru w locie prototypów i szybowców seryjnych), do klubu szybowców 1:40 zaliczyliśmy szybowce o doskonałości od 37 do 42, do klubu 1:45 — o doskonałości od 43 do 47, a do klubu 1:50 — o doskonałości powyżej 48 jednostek.

Zestawienie obejmuje:

DOSKONAŁOŚĆ 40 — 38 typów szybowców klasy otwartej; 42 typy szybowców klasy standard; 4 typy szybowców dwumiejscowych.

DOSKONAŁOŚĆ 45 — 12 typów szybowców klasy otwartej; 2 typy szybowców klasy standard; 4 typy szybowców dwumiejscowych.

DOSKONAŁOŚĆ 50 — 11 typów szybowców klasy otwartej; 1 typ szybowca dwumiejscowego.

Poszczególne konstrukcje szybowcowe uzupełnione zostały danymi zamieszczonymi w nawiasach, w kolejności: **kraj, doskonałość aerodynamiczna przy prędkości lotu, rodzaj konstrukcji (M — metal, L — laminat, D — drewno twarde, B — balsa), rozpiętość skrzydeł i orientacyjna liczba zbudowanych szybowców.**

Statystycznie rzecz biorąc, latało już lub lata na świecie ponad 2000 szybowców rzędu 40, ponad 400 szybowców o doskonałości rzędu 45 i ponad 150 szybowców o doskonałości rzędu 50. I to właśnie warto mieć na uwadze w okresie przygotowań do kolejnych Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1976 r. (w)

KLUB SZYBOWCOWY 1:40

Klasa otwarta

SZD-29 „Zefir-3" (PRL; 42/103 km/h; D+L; 19 m)
SZD-31 „Zefir-4" (PRL; 42,4/106 km/h; D+L; 19 m)
SZD-39 „Cobra-17" (PRL; 41/107 km/h; D+L; 17 m
A-15 (ZSRR; 41/100 km/h; M; 17 m; 5);
„Vega-2" (ZSRR; 41/100 km/h; M; 17 m)
„Meteor" (Jugosławia; 42/90 km/h; M; 20 m; 2)
IS-29E (Rumunia; 42/92 km/h; M; 17,6 m; 1)
IS-20G (Rumunia; 39/90 km/h; M; 16,5 m; 1)
Miller „Tern-II" (USA; 38/97 km/h; D+L; 18,3 m; 30+)
HP-14 (13) (USA; 39/88 km/h; M; 16,5 m; 25)
HP-14C (W. Brytania; 37/90 km/h; M; 18 m)
HP-14T (USA; 41/88 km/h; M; 18 m; 10)
KH-1 (W. Brytania; 37/90 km/h; D; 18,5 m; 2)
Prue UHP-1 (USA; 39/85 km/h; MP; 17,2 m; 1)
RJ-5 (USA; 40/81 km/h; M; 16,8 m; 1)
RHJ-7 (USA; 38/105 km/h; M; 17 m; 2)
RHJ-8 (USA; 39/94 km/h; M; 17,5 m; 3)
„Sisu-1A" (USA; 41/100 km/h; M; 15,3 m; 11)
C-100S (USA; 38/88 km/h; M+L+D; 16,5 m; 1)
Kohler „Alpha" (USA; 39/96 km/h; M+D; 15,6 m; 1)
Lamson „Alcor" (USA; 42/88 km/h! L; 20 m; 1)
Luenger „Beta-1" (USA; 38/93 km/h; L; 16,9 m; 1)
Oldershaw 0-3 (USA; 41/107 km/h; L+D; 16,5 m; 3)
Ross R-6 (USA; 40/106 km/h; M; 18 m; 1)
Schuemann „Libelle" (USA; 40/97 km/h; L; 15,7 m; 6)
FFA „Diamant-16,5" (Szwajcaria; 42/99 km/h; L; 16,5 m; 40+)
„Elfe" PM-3 (Szwajcaria; 40/100 km/h; D; 15,8 m)
„Elfe-17" (Szwajcaria; 40/90 km/h; D+L; 17 m; 10)
„Super Sagitta" (Holandia; 38/83 km/h; D; 17 m; 12)
SHK „Austria" (Austria—RFN; 39/86 km/h; D+L; 17 m; 54)
„Zugvogel-IIIA" (RFN; 38/93 km/h; D+M+L; 16,7 m; 100)
FK-3 (RFN; 42/80 km/h; M+L; 17,4 m)
Mü-26 (RFN; 40/95 km/h; L+D; 16,8 m; 1)
MBB „Phoebus" (RFN; 42/90 km/h; L; 17 m; 220)
D-37 „Artemis" (RFN; 42/90 km/h; L; 18 m)
D-36 „Circe" (RFN; 41/90 km/h; L; 17,5 m; 2)
SB-8 (RFN; 41/82 km/h; L+B; 18 m)
C-34 (Francja; 40/95 km/h; D+M+L; 17,5 m)

Szybowce dwumiejscowe

CE-75 „Sagittaire" (Francja; 38/92 km/h; L; 18 m; 1)
„Alcor-II" (USA; 40/85 km/h; L; 20 m; 1)
„Janus" (RFN; 39/95 km/h; L; 18,2 m; 20)
LSD „Ornith" (RFN; 37/90 km/h; L; 18 m; 1).

Klasa standard

SZD-36 „Cobra-15" (PRL; 38/97 km/h; D+L; 15 m)
SZD-43 „Orion" (PRL; 40/90 km/h; L+M+D; 15 m)
SZD-41 „Jantar-St." (PRL; 40/117 km/h; L; 15 m)
SA-8T „Idel" (ZSRR; 37/83 km/h; M; 15 m)
„Vega-2" (ZSRR; 36/90 km/h; M; 15 m)
WK-1 (CSRS; 37/103 km/h; D+L; 15 m; 1)
VSD-10 (CSRS; 37/85 km/h; D+L+M; 15 m)
VSB-66S „Orlice" (CSRS; 38/94 km/h; D; 15 m)
IS-29D (Rumunia; 37/90 km/h; M; 15 m; 1)
„Concept-70" (USA; 39/100 km/h; M+L; 15 m; 16)
LP-15 „Nugget" (USA; 38/64 km/h; M+L; 15 m; 30)
Schweizer „1-35" (USA; 38/88 km/h; M; 15 m; 80)
HP-16 (USA; 39/88 km/h; M; 15 m; 1)
HP-17 (USA; 40/90 km/h; M; 15 m; 1)
HP-18 (USA; 41/100 km/h; M; 15 m; 1)
Mitchell „Nimbus-III" (USA; 39/106 km/h; D; 15 m; 4)
„Osprey" (USA; 38/98 km/h; M+L; 15 m; 1)
Oldershaw 0-2 (USA; 39/107 km/h; D; 15 m; 1)
FFA „Diamant" HBV (Szwajcaria; 39/86 km/h; L; 15 m; 13)
FFA „Diamant-15" (Szwajcaria; 39/86 km/h; L; 15 m; 13)
„Elfe-St." (Szwajcaria; 38/90 km/h; L; 15 m; 10)
C-30S (Francja; 38/90 km/h; D; 15 m; 65)
BM-1 (Francja; 37/88 km/h; L; 15 m; 1)
WA-26 „Squale" (Francja; 38/90 km/h; L; 15 m; 85)
WA-28 (Francja; 38/90 km/h; L; 15 m; 1)
JP-15-40 (Francja; 41/90 km/h; L+M; 15 m)
PIK-20 (Finlandia; 40/98 km/h; L; 15 m; 4)
FL-III (RFN; 38/90 km/h; L; 15 m; 1)
H-201 „Libelle-St." (RFN; 38/85 km/h; L; 15 m; 500+)
H-301 „Libelle" (RFN; 39/70 km/h; L; 15 m; 112+)
MBB „Phoebus" (RFN; 37/90 km/h; L; 15 m;)
AS-W15 (RFN; 37/94 km/h; L+B; 15 m; 378)
D-38 (RFN; 38/85 km/h; L+B; 15 m; 1)
DG-100 (RFN; 39/90 km/h; L+B; 15 m; 42)
FS-25 „Cuervo" (RFN; 39/86 km/h; L+M; 15 m; 1)
FS-1 (RFN; 40/90 km/h; L; 15 m)
LS-1 (RFN; 38/90 km/h; L; 15 m; 220)
LS-2 (RFN; 40/100 km/h; L; 15 m; 1)
„Cirrus-St." (RFN; 38/85 km/h; L; 15 m; 450)
A-10 „Calif" (Włochy; 41/85 km/h; M+L; 15 m; 1)
CTA „Urupema" (Brazylia; 37/100 km/h; D+L; 15 m)
Torva „Sprint" (W. Brytania; 37/100 km/h; D+L; 15 m)

KLUB SZYBOWCOWY 1:45

klasa otwarta

SZD-37 „Jantar-19" (PRL; 47/97 km/h; L+M; 19 m)
KAI-19 (ZSRR; 45/85 km/h; M; 20 m)
BK-7 „Lietuva" (ZSRR; 43/85 km/h; L; 17,8 m)
HP-16M (USA; 45/90 km/h; M; 20 m; 1)
FFA „Diamant" (Szwajcaria; 45/99 km/h; L; 18 m; 30+)
T-59 „Kestrel" (W. Brytania; 44/74 km/h; L; 19 m; 11)
H-401 „Kestrel" (RFN; 43/97 km/h; L; 19 m; 132+)
BS-1 (RFN; 44/70 km/h; L; 17,8 m; 18)
KK „Protea" (RFN; 46/75 km/h; L; 19 m; 1)
SH „Cirrus" (RFN; 44/85 km/h; L; 17,7 m; 160+)
AS-W12 (RFN; 48/100 km/h; L+B; 18,3 m; 15+)
Takatori SH-16S (Japonia; 44/99 km/h; D+L; 16 m; 2)

Szybowce dwumiejscowe

SZD-40 „Halny" (PRL; 43/100 km/h; L+M+D; 20 m)
A-21 „Calif" (Włochy; 43/104 km/h; M+L; 20,4 m; 23)
H-701 (RFN; 44/112 km/h; L; 19 m; 1)
Mü-27 (RFN; 47/101 km/h; D+M; 22 m; 1)

Klasa standard

HP-15 (USA; 45/88 km/h; M; 15 m; 1)
„Bekas-N" (USA; W. Kasprzyk; 45/106 km/h; D; 15 m — bezogonowiec; 2)

KLUB SZYBOWCOWY 1:50

Klasa otwarta

SZD-38 „Jantar-1" (PRL; 48/97 km/h; L; 19 m)
A-15 „Calif" (Włochy; 51/100 km/h; M; 23,1 m; 1)
A-14 „Calif" (Włochy; 49/90 km/h; M; 20,4 m; 1)
AN-66C „Super Elfe" (Szwajcaria; 48/90 km/h; L+D; 23 m; 1)
„Sigma" (W. Brytania; 48/117 km/h; M+L; 21 m; 1)
Slingsby „Kestrel-22" (W. Brytania; 50/100 km/h; L; 22 m; 9)
AS-W17 (RFN; 48/100 km/h; L+B; 20 m; 33)
H-604 (RFN; 49/98 km/h; L; 22 m; 10)
„Nimbus-I" (RFN; 51/90 km/h; L; 22 m; 1)
„Nimbus-II" (RFN; 49/90 km/h; L; 20,3 m; 75)
SB-9 „Stratus" (RFN; 48/85 km/h; L; 22 m; 1)

Szybowce dwumiejscowe

SB-10 „Shirokko" (RFN; 53/90 km/h; L; 29 m; 1).

Zdjęcia: B. Koszewski, A. Ziemiński, „Soaring".

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

AKCESORIA

Uprawianie lotnictwa, tak jak wielu innych, zwłaszcza nowoczesnych dyscyplin sportowych, wymaga nie tylko podstawowego sprzętu w postaci samolotów, szybowców czy spadochronów, ale także wielu a k c e s o r i ó w. Pilot samolotowy powinien więc mieć m. in. słuchawki radiowe, mapę i przybory nawigacyjne; szybownik — mniej więcej to samo; spadochroniarz — dopasowany kask ochronny, specjalne buty itp. Jak zaopatrzeni są w tego rodzaju niezbędne akcesoria nasi lotnicy sportowi? Niestety, na ogół b a r d z o ź l e.

Przykładem niech będą piloci samolotowi, którzy chyba najbardziej odczuwają potrzebę dysponowania różnego rodzaju pomocami przy wykonywaniu tzw. czynności lotniczych. Każdy pilot powinien więc posiadać listę czynności na każdy typ samolotu, do której mógłby sięgnąć podczas przygotowania do lotu i w powietrzu. Jest to tym ważniejsze, że na ogół lata on na kilku różniących się znacznie między sobą typach samolotów. Wprawdzie każdy z pilotów ma obowiązek znać na wyrywki wszystkie podstawowe liczne dane, ale są to założenia teoretyczne, które zbyt często rozmijają się z praktyką. Co bardziej skrupulatni prowadzą podręczne notesy z nanoszonymi przez siebie ze szczegółowych instrukcji — wskazówkami, liczbami, danymi, wykresami. Niektóre aerokluby, pamiętając o tym, że errare humanum est, przyklejają w kabinach kartki z najbardziej podstawowymi parametrami lotu. Staraniem Aeroklubu PRL kilka lat temu opracowano i wydano listy czynności pilotów w poszczególnych samolotach. Listy te nie dotarły jednak do szerokiego grona pilotów. Idea wydania tego rodzaju podręcznych list czynności dla poszczególnych typów samolotów sportowych jest jednak godna kontynuowania. Póki co, może by po jednej liście czynności umieścić w każdym samolocie?

Dla pilotów samolotowych i szybowcowych, zwłaszcza podczas lotu na orientację szczegółową, a więc m.in. w czasie zawodów, bardzo ważne są mapy. Niestety, aktualnie dostępne w aeroklubach regionalnych mapy nie nadają się do latania na taką orientację, nie nadają się do latania zawodniczego, są mało przydatne w lotnictwie sportowym.

Jak zdobywają s ł u c h a w k i r a d i o w e piloci samolotowi — jest wyłącznie ich tajemnicą. Faktem jest jednak, że są one różnego rodzaju i różnej jakości, wykonywane niejednokrotnie domowym sposobem. Porządnych słuchawek pilot sportowy normalną drogą nie jest w stanie ani wypożyczyć, ani kupić. Po prostu brak jest ich w aeroklubowych magazynach i w sprzedaży. Może by więc „Wilgi" i „Gawrony" wyposażyć w słuchawki pokładowe?

Jeszcze większą trudnością jest wejście w posiadanie dobrego s u w a k a n a w i g a c y j n e g o czy k a l k u l a t o r a. Nie mniej trudno jest o z e g a r k i l o t n i c z e, m a p n i k i itp. Nie ma bowiem w sprzedaży na terenie całego kraju żadnych ekcesoriów lotniczych, tak bardzo potrzebnych wszystkim sportowym pilotom samolotowym i szybowcowym oraz skoczkom spadochronowym.

Myślę, że Aeroklub PRL powinien bardziej serdecznie zainteresować się również tymi n i e z b ę d n y m i d r o b i a z g a m i, dzięki którym działalność sportowców lotniczych byłaby efektywniejsza i bezpieczniejsza. Zapewne wiele można by wykonać niewielkim nakładem starań i kosztów nawet we własnych zakładach i ośrodkach Aeroklubu PRL, nie mówiąc o innych możliwych chyba rozwiązaniach tej sprawy. P i l o t c z y s k o c z e k s p a d o c h r o n o w y p o w i n i e n b o w i e m m i e ć s w ó j o s o b i s t y i d o b r y s p r z ę t p o m o c n i c z y.

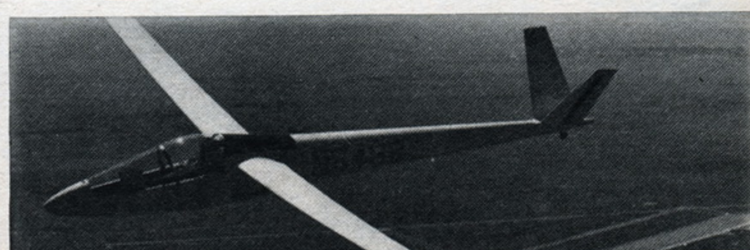
Halny



Polski szybowiec dwumiejscowy SZD-40 „Halny". Jeden z najlepszych w swej klasie.

Slingsby „Kestrel" (W. Brytania). Szybowiec klasy otwartej.





HP-15 z USA. Szybowiec metalowy klasy standard.

LOTNICY POLSCY

W DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA
WYDANIE SPECJALNE
MAJ 1975

Od pierwszego dnia agresji hitlerowskiej, we wrześniu 1939 r., lotnicy polscy podjęli pełną poświęcenia i bohaterstwa walkę z przeważającymi siłami wroga. Walkę tę prowadzili nieprzerwanie w okresie II wojny światowej. Samoloty z biało-czerwoną szachownicą walczyły nad Europą, Afryką, a nawet Azją, zaś od 1944 r. na głównym froncie wojny: radziecko-niemieckim. Lotnicy polscy, gdy otrzymali nowoczesne samoloty wojskowe, dowiedli, że mogą być mistrzami. Uczestniczyli oni w trudnych i ważnych strategicznie operacjach lotniczych. Swoją obecnością w powietrzu przypominali nieustannie Luftwaffe, że walczą nadal, mimo kłamliwej propagandy hitlerowskiej, twierdzącej, że lotnictwo polskie przestało istnieć na zawsze. Udziałem i wynikami w walce lotnicy nasi przyczynili się do ostatecznego zwycięstwa.
Z okazji 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem podjęliśmy próbę zebrania najważniejszych wydarzeń związanych z udziałem lotników polskich na frontach II wojny światowej i opublikowania ich w specjalnej wkładce do naszego tygodnika (red.)



Na somolotach myśliwskich P-11 toczono zwycięskie walki z maszynami hitlerowskimi w okresie wojny obronnej Polski w 1939 r.

WRZESIEŃ 1939

Jednostki lotnictwa polskiego nie zostały zniszczone przez Luftwaffe w pierwszym dniu wojny. Trzy dni wcześniej znalazły się one na przygotowanych uprzednio lotniskach polowych.

Stan lotnictwa wojskowego na dzień 1 września 1939 r. wynosił 745 samolotów. Jednostki bojowe wyposażone były w 436 samolotów produkcji polskiej.

Lotnictwo polskie (według płka Władysława Żaczkiewicza) było w stanie wystawić do działań bojowych we wrześniu 1939 r. 390 samolotów bojowych:

7 dywizjonów myśliwskich, łącznie 154 samoloty;
4 dywizjony i eskadrę bombową, łącznie 86 samolotów;
7 eskadr rozpoznawczych i 12 obserwacyjnych, łącznie 154 samoloty.

Niemcy hitlerowskie dysponowały przeciwko Polsce 1 929 samolotami (według książki C. Bekkera z RFN str. 455).

Polskie lotnictwo myśliwskie zestrzeliło na pewno 150 samolotów (ponadto uszkodzono 50), lotnictwo bombowe i rozpoznawcze — 8 oraz obrona przeciwlotnicza — 83. Wspomniany C. Bekker podaje w swej książce o wiele większe straty Luftwaffe w kampanii wrześniowej. Wynoszą one: 734 żołnierzy, 285 samolotów zniszczonych, 279 uszkodzonych.

Straty polskiego personelu latającego, według niekompletnych danych, wynoszą 234 żołnierzy.

Najlepsze wyniki w zestrzelonych na pewno samolotach uzyskali:

6 1/2 ppor. pil. Stanisław Skalski
4 ppor. pil. Hieronim Dudwał
3 1/2 ppor. pil. Czesław Główczyński
3 1/2 ppor. pil. Włodzimierz Gedymin
3 kpt. pil. Mirosław Leśniewski

Ważniejsze wydarzenia: 27 sierpnia — rzuty powietrzne jednostek bojowych przechodzą na lotniska polowe; 1 września — pierwsze naloty hitlerowskiej Luftwaffe; pierwszy samolot hitlerowski typu Junkers Ju-87 w II wojnie światowej zestrzelił o godzinie 5.30 ppor. pil. Władysław Gnyś z Krakowskiego Dywizjonu Myśliwskiego; 4 września — Brygada Bombowa wykonała 5 wypraw na jednostki hitlerowskiej broni pancernej w rejonie Radomska i Wielunia: 5 września — Brygada Bombowa wykonała 13 wypraw na niemiecką broń pancerną uderzającą z Prus Wschodnich; 7 września — Brygada Pościgowa przenosi się w rejon Lublina; 10 września — Brygada Bombowa zwalcza kolumny pancerne między Jarosławiem, a Przeworskiem i w rejonie Wysokie Mazowieckie, jak również w rejonie Łodzi; 16—17 września — samoloty przelatują granicę polsko-rumuńską.

FRANCJA 1940

Po wojnie obronnej Polski w 1939 r. pierwsza grupa polskich lotników przybyła do Francji w październiku 1939 r.

Na dzień 14 maja 1940 r. Polskie Siły Powietrzne we Francji przedstawiały się następująco:

Lotnictwo myśliwskie (4 dywizjony). Tylko 1/141 Dywizjon Myśliwski „Warszawski" był całkowicie zorganizowany i przygotowany do walki. Personel pozostałych trzech dywizjonów znajdował się w okresie szkolenia, względnie oczekiwania na samoloty.

Lotnictwo bombowe. Jedyny dywizjon osiągnął gotowość bojową 24 maja 1940 r., ale nie został skierowany do walki.

Lotnictwo rozpoznawcze (2 dywizjony). Pierwszy czekał na samoloty, a drugi znajdował się w okresie przeszkolenia.

W początkach czerwca 1940 r. liczebność polskiego personelu lotniczego we Francji osiągnęła 7 000 ludzi.

W działaniach we Francji wzięło udział jedynie polskie lotnictwo myśliwskie.

W drugiej połowie maja 1940 r. utworzono we Francji 22 klucze myśliwskie, 12 z nich skierowano do dywizjonów francuskich, natomiast 10 rozrzucono po kraju dla obrony centrów przemysłowych. W skład klucza wchodziło od 3 do 7 samolotów.

W maju i w czerwcu 1940 r. 136 polskich pilotów myśliwskich zestrzeliło na pewno 51 samolotów hitlerowskich nad Francją. Poległo 13 pilotów.

Polscy myśliwcy walczyli na samolotach Morane-406, Caudron-714, Curtiss-75, Dewoitine-520 i Bloch 152. Cieszyli się opinią doskonałych pilotów, uzyskali wielokrotnie pochwały w rozkazach Armii Francuskiej.

Ważniejsze wydarzenia: 4 stycznia 1940 r. — podpisanie umowy wojskowej polsko-francuskiej, w myśl której miały powstać — 4 dywizjony myśliwskie, 1 dywizjon bombowy i 2 dywizjony współpracy z wojskami lądowymi; 7 stycznia — wyjazd pierwszej grupy myśliwców do Montpellier; 27 marca — pożegnanie montpellierczyków na lotnisku Lyon Bron przez gen. W. Sikorskiego; 24—27 czerwca — główne transporty lotników polskich z Francji przybywają do W. Brytanii.

KIERUNEK: WYSPA

Po ewakuacji lotników z Francji i przybyciu na wyspę — do Anglii, cały polski personel latający i techniczny przystąpił do intensywnego szkolenia, nauki języka angielskiego, zaznajamiania ze sprzętem i dostosowania się do nowych warunków organizacyjnych.

Ważniejsze wydarzenia: 1 lipca 1940 r. — organizacja 300 Dywizjonu Bombowego Ziemi Mazowieckiej; 13 lipca — organizuje się 302 Dywizjon Myśliwski Poznański; 19 lipca — por. pil. A. Ostowicz, pierwszy z lotników polskich, zestrzeliwuje nad W. Brytanią samolot hitlerowski (pilot ten zginął jako pierwszy Polak nad Anglią 11 sierpnia 1940 r.); 22 lipca — organizuje się 301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej; 2 sierpnia — organizuje się 303 Dywizjon Myśliwski im. Tadeusza Kościuszki; 5 sierpnia — organizacja Inspektoratu Lotnictwa w Londynie.

BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

Bilans zwycięstw lotników polskich w „Bitwie o Anglię" (od 8 sierpnia do 31 października 1940 r.) zamknął się liczbą 203 samolotów hitlerowskich zniszczonych na pewno, 35 zniszczonych prawdopodobnie i 36 uszkodzonych. W krytycznych momentach powietrznych zmagań w obronie Anglii walczyło 141 pilotów polskich. Stanowiło to ponad 15 proc. ogółu pilotów myśliwskich obrony. W końcowej fazie tej bitwy mysliwcy polscy stanowili nawet 1/5 załóg samolotów myśliwskich broniących Anglii. Straty: 33 pilotów.

Zwycięstwa polskich pilotów myśliwskich według przynależności organizacyjnych:

16 — Dywizjon 302
110 — Dywizjon 303
77 — piloci latający w RAF-ie.

Zestawienie najlepszych indywidualnych osiągnięć polskich pilotów w „Bitwie o Anglię":

17 — ppor. pil. Józef Frantisek (pilot czeski), Dywizjon 303
15 — kpt. pil. Witold Urbanowicz, Dywizjon 303
8 — sierż. pil. Antoni Głowacki, Dywizjon 501,
8 — por. pil. Zdzisław Henneberg, Dywizjon 303
8 — ppor. pil. Jan Zumbach, Dywizjon 303
7 — ppor. pil. Stanisław Skalski, Dywizjon 501.

„Gdyby nie Polacy i ich poziom wyszkolenia nie wiadomy byłby wynik tej bitwy" — stwierdził ówczesny szef sztabu lotnictwa myśliwskiego RAF-u.

WALKA O ATLANTYK

W wielkiej bitwie o Atlantyk, to znaczy o wolną drogę morską między Ameryką i Anglią (od 10 maja 1942 r. do 8 maja 1945 r.), brały udział zarówno floty sprzymierzonych jak i lotnictwo. W tej bitwie uczestniczyły nie tylko Polska Marynarka Wojenna, ale także Polskie Siły Powietrzne. Dywizjon Bombowy 304 od 10 maja 1942 r. skierowano do Dowództwa Obrony Wybrzeża i do końca wojny nieprzerwanie pełnił on służbę nad morzem. Polegała ona na patrolowaniu, stawianiu min, osłanianiu konwojów, bombardowaniu okrętów nieprzyjacielskich i na służbie ratowniczej. Była to ciężka i wyczerpująca praca, choć mało efektowna. Loty wykonywano długie, więc samolot nie mógł zabrać dużego ładunku bomb. Istniały duże szanse spotkania myśliwców wroga.

Dla Dywizjonu pamiętna jest data 16 października 1942 r., kiedy to pojedyńczy „Wellington" stoczył zwycięską walkę z pięcioma Ju-88.

Dywizjon 304 wykonał: 2 452 zadania (21 331 godzin operacyjnych) i atakował 33 okręty podwodne. Ma na swoim koncie zatopione niemieckie okręty podwodne: U-444 i U-321.

Dywizjon stracił podczas działań nad oceanem 70 ludzi z personelu latającego.

Nie tylko Dywizjon 304 brał udział w bitwie o Atlantyk. Pośrednio lub bezpośrednio uczestniczyły w niej wszystkie dywizjony: minując wody nieprzyjaciela, patrolując, bądź pełniąc służbę ratowniczą.

Na przykład, Dywizjon 307 zestrzelił nad Zatoką Biskajską na pewno 10 samolotów i uszkodził 2 statki wroga.

DYWIZJON MYŚLIWSKI

Dywizjon myśliwski dzienny Polskich Sił Powietrznych w Anglii składał się z dwóch eskadr (Flight) po sześć samolotów. Dowódca dywizjonu był oficer w stopniu majora (S/L), dowódcy eskadr w stopniu kapitana (F/L), Dywizjon w warunkach bojowych miał 24 pilotów. Polskie dywizjony dysponowały na ogół od 28 do 32 pilotami, dzięki czemu w najtrudniejszych okresach walki mogły wykazać się najwyższym wysiłkiem bojowym, który wynosił na dywizjon 48 lotów dziennie w ciągu trzech dni. Po jednym dniu przerwy dywizjon wracał do swych zadań. Dywizjon dysponował 4 samolotami zapasowymi.

OBRONA MIAST ANGIELSKICH

Od października 1940 r. naloty niemieckie nad Anglią odbywały się przeważnie nocą. Luftwaffe bombardowała nie tylko obiekty wojskowe i centra przemysłowe, ale także miasta otwarte, celem nękania ludności cywilnej.

Broniąc zarówno centrów przemysłowych jak i miast — myśliwcy mieli sporo zajęcia i to nie tylko w dywizjonach nocnych, ale i dziennych. Te ostatnie latały także w nocy.

307 polski dywizjon nocny, w okresie, gdy bronił Liverpoolu, Plymouth i Exeter'u, tj. do 1943 r., wykonał ok. 1 600 lotów operacyjnych (patrole nocne). Miał w tym czasie wiele efektownych zestrzeleń. Warto dla przykładu przytoczyć noc 1 listopada 1941 r., kiedy to w jednym locie załoga podoficerska zestrzeliła 2 samoloty oraz noc z 3 na 4 maja 1942 r., kiedy to dywizjon zestrzelił 4 samoloty. Piloci polscy uzyskali zwycięstwa nad Norwegią, Biskajami i nad Niemcami.

OPERACJA DIEPPE — 1942

Operacja ta — to jakby próba generalna inwazji kontynentu. Lotnictwo myśliwskie miało za zadanie obronę własnych wojsk biorących udział w tej operacji przed lotnictwem hitlerowskim, które za wszelką cenę starało się temu przeszkodzić. Wśród ogólnej liczby 50 dywizjonów RAF, było 5 dywizjonów polskich (302, 303, 306, 308, 317). Wykonały one 224 zadania ubezpieczając własne bombowce. Myśliwcy polscy strącili na pewno 15 samolotów wroga z 37 zestrzelonych w tym dniu. Polskie straty wyniosły 2 pilotów.

POLSKI ZESPÓŁ MYŚLIWSKI — 1943

Zespół ten, zwany również „Cyrkiem Skalskiego", sformowano z wybitnych pilotów na propozycję marszałka lotnictwa brytyjskiego sir Sholto Douglasa i wysłano na teren Afryki północnej. Pierwsze loty Polacy rozpoczęli 17 marca 1943 r., a 28 marca odnieśli już pierwsze zwycięstwa, strącając 2 samoloty Ju-88.

W okresie walk od 17 marca do 8 maja 1943 r. Polski Zespół Myśliwski zestrzelił na pewno 28 1/2 samolotów, 3 prawdopodobnie i 10 uszkodził. Największy sukces bojowy w tym zespole odniósł kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski, zestrzeliwując 5 samolotów na pewno i jednego uszkadzając.

KIERUNEK NIEMCY

Po zwycięskiej bitwie o Anglię lotnictwo brytyjskie prowadzi nieprzerwaną walkę, najpierw — by wywalczyć przewagę w powietrzu, następnie — o utrzymanie tej przewagi, wreszcie — o całkowite zniszczenie potęgi powietrznej hitlerowskich Niemiec i przeniesienie wojny na teren Europy. We wszystkich tych poczynaniach bierze czynny udział lotnictwo polskie.

Nasze lotnictwo myśliwskie od 1941 r. już nie tylko jest użyte do obrony Wysp Brytyjskich, ale od czerwca tego roku uczestniczy w działaniach zaczepnych, szukając nieprzyjaciela nad jego własnym terenem, osłaniając wyprawy bombowe, bądź atakując hitlerowskie węzły komunikacyjne, składnice materiałów pędnych, wyrzutnie bomb latających itp.

Bombardowanie Niemiec oraz hitlerowskich obiektów wojskowych w krajach okupowanych trwało bez przerwy. W każdej niemal większej brytyjskiej wyprawie bombowej uczestniczyło lotnictwo polskie.

Polskie dywizjony bombowe zrzuciły (23 marca 1941 r.) pierwsze bomby na Berlin; 30 maja tegoż roku w wielkim, pierwszym nalocie 1 000 samolotów na Kolonię, brały udział 104 samoloty polskie i to nie tylko samoloty z dyonów bombowych, lecz również kilkanaście załóg, które przechodziły szkolenie. W okresie wojny, startując z baz brytyjskich, nad Essen było ok. 420 samolotów polskich: nad Bremen, Hamburgiem i Kolonią — ok. 400. Ostatni większy polski nalot miał miejsce na siedzibę Hitlera w Berchtesgaden (25 kwietnia 1945 r.).

Polskie lotnictwo bombowe od lipca 1940 r. do 8 maja 1945 r. zrzuciło 14 708 ton bomb, w tym 1 502 tony min.

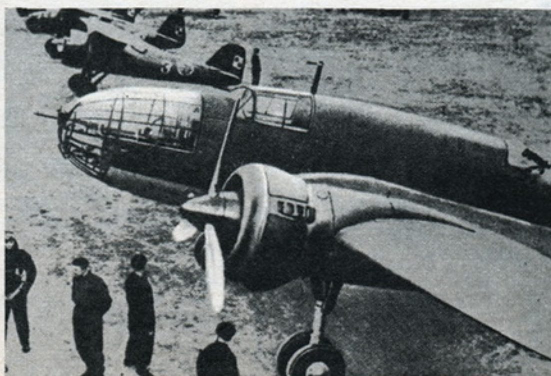
DYWIZJON BOMBOWY

Dywizjon bombowy ciężki Polskich Sił Powietrznych w Anglii miał dwie eskadry po 6 samolotów. Początkowo przy 24-etatowych załogach dysponował on liczbą do 170 członków załóg, w 1942 r. był bliski 400 ludzi, a pod koniec wojny stan dywizjonu osiągał 530 ludzi. Dysponował on 4 samolotami zapasowymi, a często nawet więcej. Dowódcy — jak w dywizjonie myśliwskim.

RUCH OPORU W KRAJU

Lotnicy polscy przebywający w kraju wzieli czynny udział w działalności organizacji podziemnych. Przystąpili do tworzenia grup i oddziałów lotniczych. Wola walki, nienawiść do

Lotnisko Okęcie w Warszawie: samoloty myśliwskie oraz samolot bombowy PZL-37 „Łoś".

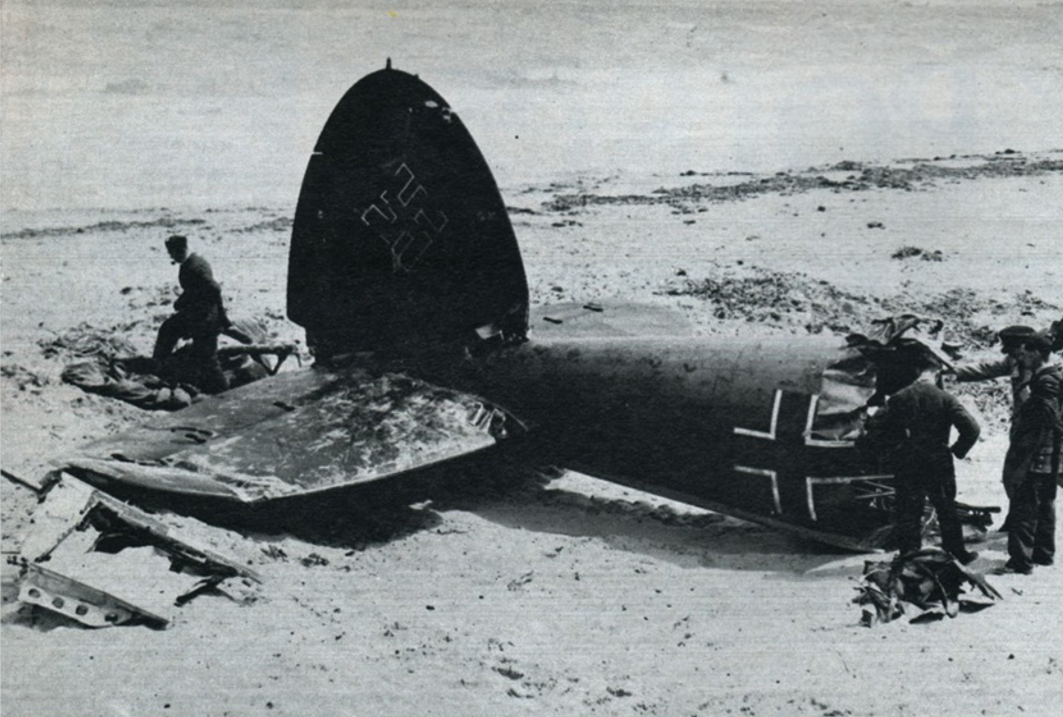


Piloci dywizjonu myśliwskiego 303 powracają po zwycięskich walkach powietrznych.



LOTNICY PO

W DRUGIEJ WOJNIE ŚW



W drugiej wojnie światowej polscy piloci myśliwscy zestrzelili 999 samolotów wroga na pewno. Łącznie z maszynami strąconymi prawdopodobnie i uszkodzonymi — 1 505, a razem z samolotami zniszczonymi przez inne rodzaje lotnictwa i wojsk — ponad 2 000. Na zdjęciu samolot hitlerowski Heinkel He-111 zestrzelony nad Kanałem La Manche przez polskiego pilota z dywizjonu 303.



„Należy w sumie ocenić bardzo pozytywnie działania bojowe lotnictwa polskiego w oper
działania dowództwo i sztab 16 Armii Lotniczej" — stwierdził były dowódca 16 Armii
Bohater Związku Radzieckiego S. I. Rudenko. Na zdjęciu samoloty ludowego Lotnictwa Polsk



Polscy piloci myśliwscy zestrzelili 190 pocisków latających V-1 (306 dywizjon — 60, 315 dywizjon — 53, 316 dywizjon — 74 i inni — 3). Polacy strącili blisko 10 proc. ogólnej liczby pocisków sterowanych V-1 (łącznie unieszkodliwiono ich w obronie Londynu ponad 2 000). Nasze lotnictwo skutecznie niszczyło wyrzutnie, składnice i wytwórnie broni V. Na zdjęciu 6 klatek z fotokarabinu przedstawiających zestrzelenie pocisku latającego V-1.

Samolot bombowy typu „Wellington" 300 dywizjonu oraz bomby na wózkach transportowych (zdjęcie poniżej).

POLSKIE JEDNOSTKI LOTNICZE WALCZĄCE NA FRONTACH DRUGIEJ WOJNY ŚWIATOWEJ

wykonały	—	116	tysięcy lotów bojowych
zestrzeliły	—	999	samolotów wroga na pewno
zestrzeliły	—	206	prawdopodobnie
		300	uszkodziły
zestrzeliły	—	190	pocisków latających V-1
zrzuciły	—	16 067	ton bomb lotniczych

Pod względem liczebności i możliwości bojowych stanowiły one czwartą siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym po USA, Związku Radzieckim i Wielkiej Brytanii.

Polskie lotnictwo dysponowało 27 jednostkami bojowymi: 12 pułkami lotniczymi na wschodzie i 15 dywizjonami na zachodzie; jego stan osobowy wynosił blisko 30 tysięcy żołnierzy.

Na samolotach typu „Mustang-3" począwszy od 13 marca 1944 r. latały polskie dywizjony myśliwskie 306, 309, 315 i 316; na „Mustangach-4" od 3 kwietnia 1945 — dywizjon 303. Uwaga: Samoloty typu „Mustang-1" otrzymał dywizjon 309 już 1 sierpnia 1942 r. Na zdjęciu (poniżej) „Mustang-3" dywizjonu 316.





OLSCY

WIATOWEJ

SKRZYDLATA POLSKA



acji berlińskiej. Tak oceniało wówczas te Lotniczej, a obecnie marszałek lotnictwa, kiego nad Berlinem.



Ofiarna praca mechaników polskich w czasie minionej wojny na froncie wschodnim i zachodnim uzyskała bardzo wysoką ocenę pilotów. Na zdjęciu przegląd techniczny samolotów myśliwskich typu Jak.



Poczet sztandarowy i 1 eskadra 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", w dniu wręczenia pułkowi sztandaru – 1 stycznia 1944 r. na lotnisku Grigoriewskoje. Na dalszym planie – samolot myśliwski typu Jak. Poczet sztandarowy stanowili: ppor. pil. M. Jakubik, chor. pil. J. Kozak, st. sierż. S. Niedaszkowski i sierż. W. Gąska.

WYKAZ INDYWIDUALNYCH ZWYCIĘSTW PILOTÓW MYŚLIWSKICH
(1.09.1939 ● 6.05.1945)

mjr Stanisław Skalski	22
ppłk Witold Urbanowicz	19
ppor. Józef Frantisek	17
kpt. Eugeniusz Horbaczewski	16 1/2
kpt. Bolesław Gładych	14
mjr Jan Zumbach	12 1/2
mjr Marian Pisarek	12
ppłk Aleksander Gabszewicz	9 1/2
mjr Henryk Szczęsny	9 1/2
ppor. Michał Maciejowski	9 1/2
por. Mirosław Ferič	9 1/2
st. sierż. Aleksander Chudek	9
mjr Jan Falkowski	9
kpt. Antoni Głowacki	8 1/2
por. Stanisław Brzeski	8 1/2
kpt. Zdzisław Henneberg	8 1/2
mjr Wacław Król	8 1/2
por. Eugeniusz Szaposznikow	8 1/2
ppor. Adolf Pietrasik	8
kpt. Witold Łokuciewski	8
kpt. Henryk Pietrzak	7 1/2
por. Józef Jeka	7 1/2
kpt. Bolesław Drobiński	7
ppor. Marian Belc	7
sierż. Stanisław Karubin	7
kpt. Karol Pniak	6 1/2
mjr Wacław Łapkowski	6
mjr Stefan Janus	6

Uwaga: W zestawieniu uwzględniono jedynie samoloty zaliczone jako zestrzelone na pewno, przy czym nie podano ułamków mniejszych od połowy samolotu. Stopnie wojskowe pilotów – na dzień 6 maja 1945 r.



Mjr pil. Stanisław Skalski



Ppłk pil. Witold Urbanowicz



Kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski



Ppor. pil. Stefan Łazar



3 Pułk Lotnictwa Szturmowego od 23 sierpnia 1944 r. do 28 lutego 1945 r. wykonał 718 lotów bojowych, zrzucając 117 ton bomb oraz niszcząc i uszkadzając 428 samochodów, 238 pojazdów trakcji konnej, 179 wagonów, 16 parowozów. 9 cystern kolejowych, 66 dział artyleryjskich oraz wiele innego sprzętu bojowego wroga. Na zdjęciu samoloty Il-2 na lotnisku polowym 3 PLSz.

W dniu zakończenia II wojny światowej lotnictwo polskie dysponowało na froncie wschodnim 12 pułkami bojowymi, natomiast na froncie zachodnim 15 dywizjonami bojowymi.

Front Wschodni

1 Dywizja Lotnicza
3 Pułk Lotnictwa Bombowego
4 Pułk Lotnictwa Bombowego
5 Pułk Lotnictwa Bombowego

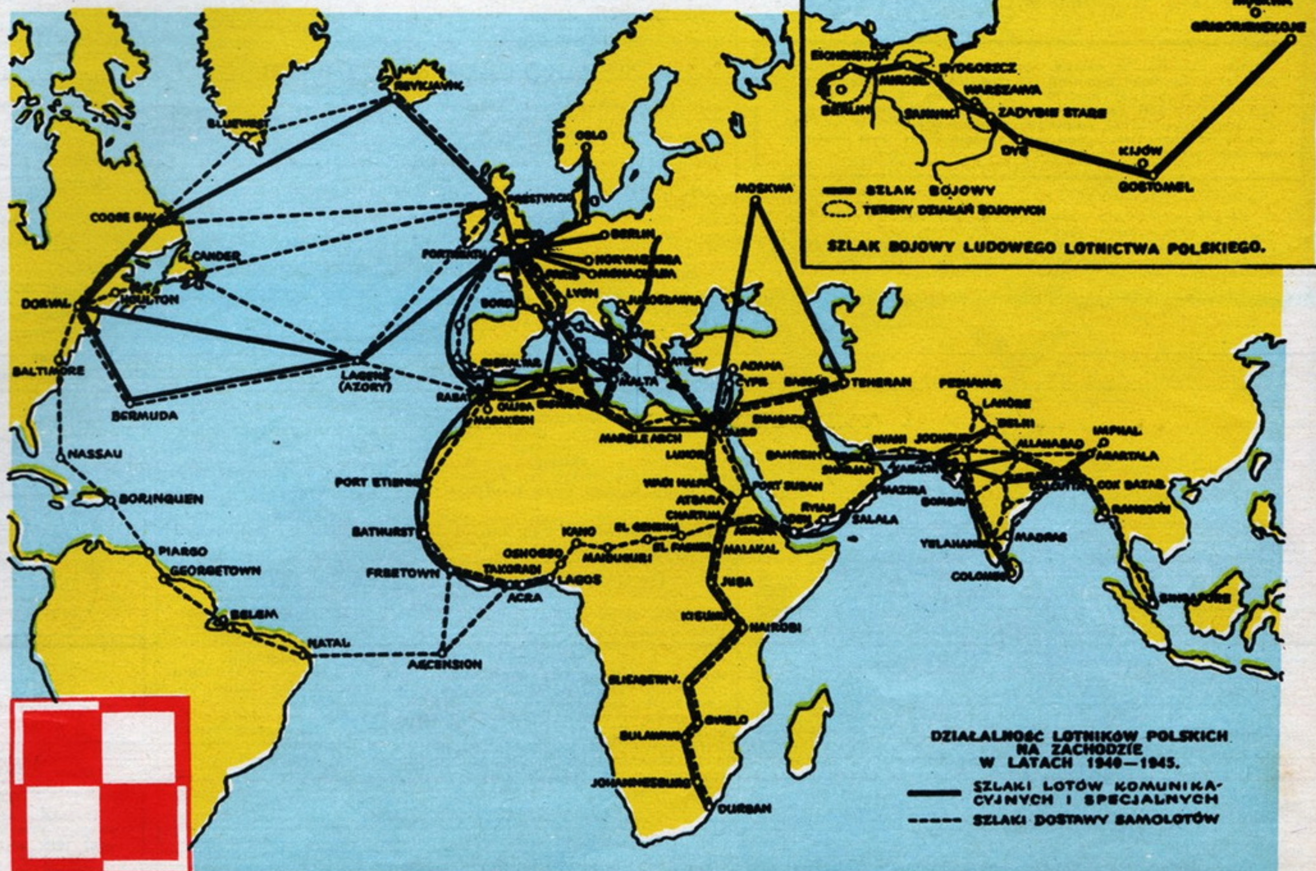
2 Dywizja Lotnicza
6 Pułk Lotnictwa Szturmowego
7 Pułk Lotnictwa Szturmowego
8 Pułk Lotnictwa Szturmowego

3 Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego
9 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
10 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
11 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego

4 Pomorska Mieszana Dywizja Lotnicza
1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa"
2 Pułk Nocnych Bombowców „Kraków"
3 Pułk Lotnictwa Szturmowego

Front Zachodni

300 Dywizjon Bombowy Ziemi Mazowieckiej
301 Dywizjon Bombowy Ziemi Pomorskiej
302 Dywizjon Myśliwski Poznański
303 Dywizjon Myśliwski Warszawski
304 Dywizjon Bombowy Ziemi Śląskiej
305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej
306 Dywizon Myśliwski Toruński
307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski
308 Dywizjon Myśliwski Krakowski
309 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy
315 Dywizjon Myśliwski Dębliński
316 Dywizjon Myśliwski Warszawski
317 Dywizjon Myśliwski Wileński
318 Dywizjon Myśliwsko-Rozpoznawczy Gdański
663 Dywizjon Współpracy z Artylerią



okupanta hitlerowskiego — były potężnym impulsem do pracy konspiracyjnej. Należy wymienić kilka kierunków działania: wywiad lotniczy (zdobycie przez AK informacji o doświadczalnej stacji w Peenemünde i przekazanie jej do Londynu, zdobycie i opracowanie planów broni „V" — grupa inż. Antoniego Kocjana) oraz przekazanie najcenniejszych części i rysunków do Anglii (przewieziono samolotem, który lądował w kraju, a następnie w nocy z 25 na 26 lipca 1944 r. wystartował do Włoch): przygotowanie lądowisk dla samolotów sojuszniczych latających z Włoch (akcja „Most"); rozpracowanie lotnisk użytkowanych przez hitlerowców; przyjmowanie zrzutów.

Oddzielną kartę stanowiła działalność Batalionu Strzelców Spadochronowych „Parasol". Wspomnieć trzeba o brawurowym ataku na lotnisko Bielany (3 maja 1944 r.), podczas którego zniszczono 5 samolotów hitlerowskich. W podziemnej Warszawie wydawano jedyne w Europie pismo młodzieży lotniczej „Wzlot". Na Polu Mokotowskim przeprowadzono zawody modeli latających — fakt nie spotykany w innych krajach będących pod okupacją hitlerowską.

Oddziały dywersyjno — wywiadowcze zrzucone przy użyciu spadochronów współdziałały z partyzantami Armii Ludowej. Oddziały partyzanckie AL wysadzały transporty kolejowe, składy broni i amunicji, zestrzeliły kilka samolotów wroga oraz zniszczyły wiele maszyn hitlerowskich na lotniskach. Między innymi w nocy z 10 na 11 marca 1944 r. oddział batalionu AL im. Bema wykoleił niemiecki pociąg ze sprzętem lotniczym w powiecie Radomsko, na linii Koluszki — Częstochowa. 3 Brygada AL im. Bema stoczyła w rejonie wsi Ewina (pow. Radomsko) bój z jednostkami hitlerowskimi w sile 6 tysięcy żołnierzy wspartych lotnictwem, czołgami i samochodami pancernymi. Walka ta miała miejsce w nocy z dnia 12 na 13 września 1944 r.

GRIGORIEWSKOJE — 1943

22 lipca 1943 r. jest datą znamienną w historii ludowego Lotnictwa Polskiego. Tego dnia na lotnisko Grigoriewskoje przybyły samochody ciężarowe zapełnione młodymi ludźmi. Byli to żołnierze z oddziałów 1 Dywizji Piechoty im. T. Kościuszki, którzy mieli stanowić personel pierwszej polskiej eskadry lotniczej.

20 sierpnia 1943 r. z eskadry tej powstał 1 Pułk Myśliwski, który otrzymał nazwę „Warszawa". 1 kwietnia 1944 r. przystąpiono do formowania 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków". Mówiąc o tworzeniu wspomnianych jednostek trzeba pamiętać, że żołnierze tych pułków w większości szkoleni byli od podstaw.

W przeciwieństwie do oddziałów polskich w Anglii, dokąd przybywali lotnicy w większości już wyszkoleni, a nawet mający doświadczenie bojowe — w Związku Radzieckim nasi lotnicy musieli przejść przez cały proces szkolenia lotniczego, gdyż do tej pory nigdy nie latali. To, że jednostki już w sierpniu 1944 r. rozpoczęły walkę z wrogiem, należy zawdzięczać instruktorom radzieckim, którzy z poświęceniem szkolili pilotów polskich, a następnie dzielili się z nimi swoim doświadczeniem bojowym.

Ważniejsze wydarzenia z dziejów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa": 7 lipca 1943 r. — wydanie rozkazu nr 43 dowódcy 1 DP im. T. Kościuszki o formowaniu eskadry lotnictwa myśliwskiego; 16 lipca — egzaminy dla kandydatów na lotników; 22 lipca — wydanie rozkazu organizacyjnego dowódcy eskadry; 10 sierpnia — wypadek lotniczy kpt. W. Kozłowskiego; 19 sierpnia — przybycie gen. Berlinga na pierwszą inspekcję do eskadry; 20 sierpnia — przeformowanie eskadry na 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego; 9 września — przybycie do pułku na inspekcję gen. Świerczewskiego; 30 września — pierwszy samodzielny lot pilotów pułku na samolocie bojowym; 6 października — nadanie 1 PLM nazwy „Warszawa"; 11 listopada — egzaminy dla pilotów 1 grupy z wyszkolenia na samolocie Jak-1; 1 stycznia 1944 r. — wręczenie sztandaru 1 PLM „Warszawa"; 5 stycznia — promocja pierwszych absolwentów; 23 lutego — przybycie ppłk. pil. Iwana Tałdykina na stanowisko dowódcy 1 PLM „Warszawa"; 21 marca — przebazowanie części pułku na lotnisko Wołosowo; 9 kwietnia — przejście 1 PLM „Warszawa" na etat bojowy; 28 maja — zakończenie programu szkolenia lotniczego we wszystkich grupach i złożenie przysięgi wojskowej; 6 czerwca — przebazowanie pułku na lotnisko Gostomel pod Kijowem; 21 lipca — ppłk pil. Iwan Tałdykin i kpt. pil. Medard Konieczny eskortują samoloty lecące do Chełma z przedstawicielami PKWN; 18 sierpnia — przebazowanie pułku na lotnisko Dys pod Lublinem; 19 sierpnia — przebazowanie 1 PLM „Warszawa" na przyfrontowe lotnisko Zadybie Stare k/Garwolina; 23 sierpnia — pierwszy lot bojowy pilotów 1 PLM „Warszawa"; 16 września — początek walk 1 PLM nad Warszawą; 16 stycznia 1945 r. — początek działań 1 PLM w operacji warszawskiej 1 AWP; 19 stycznia — piloci 1 PLM osłaniają z powietrza pierwszą defiladę wojskową w wyzwolonej Warszawie; 24 stycznia — przebazowanie pułku na lotnisko Sanniki; 26 stycznia — otrzymanie nowych samolotów Jak-9; 1 lutego — przebazowanie części 1 PLM „Warszawa" na lotnisko w Bydgoszczy; 5 marca — przebazowanie pułku na lotnisko Mirosławiec; 16 marca — w wypadku lotniczym ginie dowódca 1 PLM „Warszawa" ppłk I. Tałdykin — dowództwo pułku objął mjr Wasyl Gaszyn; 7 kwietnia — przybycie do pułku dowódcy 1 AWP — gen. dyw. Stanisława Popławskiego; 14 kwietnia — przebazowanie 1 PLM „Warszawa" na lotnisko Barnówko; 16 kwietnia — rozpoczęcie działań 1 pułku w operacji berlińskiej; 25 kwietnia — przebazowanie pułku na lotnisko Lenenberg; 29 kwietnia — przebazowanie 1 PLM na lotnisko Wehlefanz; 2 maja — przebazowanie pułku na lotnisko Mötlow; 4 maja — piloci 1 PLM „Warszawa" wykonali ostatnie loty bojowe podczas działań w II wojnie światowej; 9 maja — powrót 1 PLM „Warszawa" do Polski.

Polskie lotnictwo w okresie drugiej wojny światowej dysponowało 27 jednostkami bojowymi (15 dywizjonów na zachodzie i 12 pułków na wschodzie). Francja — 13 jednostek (12 dywizjonów na zachodzie i 1 pułk na wschodzie). Norwegia i Czechosłowacja — po cztery dywizjony na zachodzie. Dania i Grecja — po trzy dywizjony na zachodzie. Jugosławia i Belgia — po dwa dywizjony na zachodzie.

Pomnik w Northolt. Poświęcony on jest pamięci wszystkich pilotów, obserwatorów, strzelców, mechaników, którzy zginęli w czasie II wojny światowej. Wymieniono tam 1 241 nazwisk. Na frontowej ścianie pomnika widnieje napis po polsku i po angielsku: „Poległym lotnikom polskim".



SAMOLOTY, NA KTÓRYCH LATALI POLACY W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ
MYŚLIWSKIE: P-7, P-11, Morane MS-406, Caudron C-714, Bloch-152, Dewoitine D-520, Curtis-75, „Hurricane", „Spitfire", „Mustang", „Defiant", Jak-1, Jak-9.
MYŚLIWSKO-BOMBOWE: „Mosquito", „Beaufighter".
BOMBOWE: PZL-23, PZL-37, „Battle,", „Mitchell", „Wellington", „Liberator", „Lancaster", „Halifax", Po-2, Pe-2.
ROZPOZNAWCZO-OBSERWACYJNE: PZL-23, RWD-14, R-XIII, „Lysander".

INWAZJA — 1944

Tak zwany „Dzień D" rozpoczął na Zachodzie inwazję kontynentu (6 czerwca 1944 r.). Zadania lotnictwa bombowego polegały na paraliżowaniu węzłów komunikacyjnych i bombardowaniu hitlerowskich transportów. Lotnictwo myśliwskie osłaniało własną flotę i bombowce, starając się nie dopuścić samolotów nieprzyjacielskich, które miały zadanie przeszkodzić inwazji. Tego dnia lotnictwo polskie w całości uczestniczyło w inwazji. Wykonało ono 255 lotów bojowych, a 7 czerwca — 275 lotów bojowych. Dywizjony 306 i 315 zestrzeliły na pewno 16 samolotów hitlerowskich.

SPADOCHRONIARZE

Polską Samodzielną Brygadę Spadochronową sformowano w Anglii z 4 Kadrowej Brygady Strzelców. Wzięła ona udział w desancie pod Arnhem (Holandia), we wrześniu 1944 r. Straciła wówczas wielu spadochroniarzy. Organizatorem i pierwszym dowódcą brygady był gen. Stanisław Sosabowski. W kwietniu 1945 r. stan brygady wynosił około 4 150 oficerów i szeregowych.

Zadaniem Polskiego Samodzielnego Batalionu Specjalnego, utworzonego w Związku Radzieckim, było szkolenie żołnierzy do walki na tyłach wroga. Żołnierze zrzucani w małych grupach przy użyciu spadochronów spełniali zadania dywersyjno-wywiadowcze. Oddziały batalionu operowały nie tylko na terenie okupowanej Polski ale również na obszarze Niemiec hitlerowskich. Działały m. in. grupy: ppor. Jana Miętkiego, por. Tadeusza Dąbrowskiego, mjra Józefa Sobiesiaka, ppor. Kazimierza Cieliszaka.

BALONY

Polska Eskadra Balonowa w Anglii składała się z 6 oficerów i 148 podoficerów i szeregowych. Początkowo w grupie balonowej broniącej miasta oraz portu Glasgow eskadra polska zajęła 12 posterunków balonowych. Z kolei broniła miasta i bazy Rosyth, a od lipca 1944 r. Londynu przed pociskami latającymi typu V-1. Zajmowała wtedy 22 stanowiska balonowe. Eskadra użytkowała balony angielskie i amerykańskie.

ZRZUTY

301 dywizjon, który odbywał loty nad Polskę z Anglii, po przeniesieniu do Włoch wykonał na korzyść Powstania Warszawskiego 97 zadań (około 800 godzin lotu). Były to loty nad terenem silnie bronionym, długie, niebezpieczne i uciążliwe oraz w bardzo trudnych warunkach pogodowych. Sytuację pogarszał fakt, że trasę należało przebyć dwukrotnie, nie mając możliwości lądowania. Ogółem lotnictwo polskie w Anglii zrzuciło materiałów: w Polsce — 292 tony, w innych krajach — 1 284 tony. Łącznie: 1 576 ton.

Samoloty ludowego Lotnictwa Polskiego oraz samoloty radzieckie zrzuciły w okresie Powstania Warszawskiego ponad 130 ton produktów żywnościowych, 146 moździerzy, 505 rusznic przeciwpancernych, 1 189 karabinów, 1 478 pistoletów maszynowych, działko 45 mm, setki tysięcy sztuk pocisków i granatów oraz ok. 300 kg medykamentów.

OBRONA LONDYNU

Zadania lotnicze polegały na zestrzeliwaniu pocisków latających V-1, zanim dolecą do Londynu (od 16 czerwca 1944 r. do 25 marca 1945 r). W obronie tej uczestniczyło Polskie Skrzydło Myśliwskie 133, dywizjony 306, 315 i 317 (latające na samolotach typu „Mustang"). Łącznie Polacy zestrzelili 190 pocisków latających V-1.

Pierwszym Polakiem, który zestrzelił pocisk latający V-1 (16 czerwca 1944 r.), był sierż. pil. S. Domański.

WARKA — 1944

23 sierpnia 1944 r. ludowe Lotnictwo Polskie przeszło swój chrzest bojowy. Tego bowiem dnia samoloty 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i maszyny 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego atakowały skutecznie zgrupowanie czołgów hitlerowskich w rejonie Warki. Dla upamiętnienia tego historycznego wydarzenia dzień 23 sierpnia obchodzony jest od 1950 r. jako święto Lotnictwa Polskiego.

WSPARCIE WOJSK LĄDOWYCH

Od lipca 1944 r. 131 Polskie Skrzydło Myśliwskie (Dywizjony 302, 308, 317) latało bojowo już z kontynentu, gdzie przenosiły się z jednego lotniska polowego na drugie, podążając w ślad za armiami sojuszniczymi. Wspierało działania naziemne, zarówno bombami, jak ogniem karabinów. Między innymi skrzydło to brało udział w niszczeniu hitlerowskich oddziałów pancernych odciętych pod Falaise oraz bombardowało i ostrzeliwało wojska przeprawiające się w odwrocie przez Sekwanę.

Dywizjony 131 Skrzydła Myśliwskiego latały na samolotach typu „Spitfire" i od chwili przybycia na kontynent do końca wojny zniszczyły lub uszkodziły 37 samolotów, przeszło 3 000 hitlerowskich pojazdów mechanicznych wszelkiego rodzaju i zrzuciły przeszło 10 000 bomb.

Inne dywizjony w tym czasie bądź osłaniały wyprawy bombowe bądź same bombardowały węzły komunikacyjne, zgrupowania wojsk, zapasy amunicji i materiałów pędnych.

Lotnictwo polskie w tym okresie brało również udział w bombardowaniu wyrzutni pocisków latających V-1.

GANDAWA

Lotnisko w Gandawie, gdzie stacjonowało polskie 131 Skrzydło Myśliwskie, zostało zaatakowane przez kilkadziesiąt samolotów hitlerowskich. Dywizjony 308 i 317, wracając z lotu bojowego, przechwyciły atakujących i w walce z nimi odniosły zwycięstwo, zestrzeliwując na pewno 18 samolotów. Straty własne wyniosły w tym dniu 2 pilotów i 3 mechaników zabitych na ziemi.

Próba hitlerowskiego ataku nie opłaciła się. Podobnie jak w Gandawie, również i na innych lotniskach nieprzyjaciel poniósł duże straty w sprzęcie i ludziach.

OFENSYWA STYCZNIOWA — 1945

Wielka ofensywa styczniowa w 1945 r., która przyniosła wolność całości ziem polskich, przeprowadzona została przy czynnym współudziale ludowego Lotnictwa Polskiego.

W walkach o wyzwolenie Warszawy jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 937 lotów bojowych. Zniszczono 332 działa, 267 samochodów, 18 wagonów i parowozów, zabito ok. 2 500 hitlerowców.

19 stycznia 1945 r. 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" osłaniał defiladę w wyzwolonej Warszawie. Eskadry 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego — w składzie 27 samolotów — przeleciały nad trybuną honorową znajdującą się przed Dworcem Głównym.

NAD POMORZEM

Podczas kampanii pomorskiej polska dywizja lotnicza nieustannie wspierała jednostki 1 Armii Wojska Polskiego. Eskadry lotnicze atakowały duże zgrupowanie wroga okrążonego w rejonie Piły. W lotach tych wyróżnili się piloci pułku szturmowego. Polskie samoloty uczestniczyły w przełamaniu Wału Pomorskiego. Z kolei walczyły w rejonie Kołobrzegu, prowadziły rozpoznanie umocnień wroga, atakowały transporty hitlerowskie na Bałtyku. Wykryto i zniszczono wyrzutnie V-2.

W okresie dwóch miesięcy 4 Mieszana Dywizja Lotnicza przeprowadziła 850 lotów bojowych. Zniszczono 322 samochody, 34 działa artyleryjskie, 21 parowozów, 193 wagony, 9 cystern z paliwem, kilkanaście czołgów, 1 samolot oraz zatopiono 5 jednostek morskich.

PRZECIWKO ODRZUTOWCOM

W czasie ubezpieczania wyprawy bombowej (9 kwietnia 1945 r.) w rejonie Hamburga piloci polskich dywizjonów myśliwskich 309 i 306 zestrzelili bez własnych strat 4 samoloty odrzutowe typu Me-262 (trzy odrzutowce strącili piloci 309 dywizjonu, a jednego pilot 306 dywizjonu).

OPERACJA „BERLIN" — 1945

Podczas operacji berlińskiej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego wykonały 2 282 loty bojowe. Zniszczono 126 dział, 40 moździerzy, 505 samochodów, 20 czołgów, 12 samolotów, 75 parowozów i wagonów kolejowych, 7 składów, 80 wozów oraz zabito 2 860 faszystów.

W okresie operacji berlińskiej wiele zadań wykonały polskie jednostki lotnictwa pomocniczego: 12 pułk Lotnictwa Sanitarnego, który ewakuował z pola bitwy setki rannych żołnierzy; 17 pułk lotnictwa łącznikowego, który zapewniał łączność i dowodzenie w walce; 13 pułk lotnictwa transportowego, który dostarczał amunicję, żywność i inne środki potrzebne żołnierzowi frontowemu, a także — eskadry łącznikowe.

SPOTKANIE

Nad Łabą i Hawelą spotkali się w powietrzu lotnicy polscy (3 maja 1945 r.), zwycięsko walczący z hitlerowską Luftwaffe na frontach wschodnim i zachodnim.

ODZNACZENIA

Lotnicy polscy swą odwagą, męstwem i poświęceniem zdobyli powszechne uznanie sojuszników. Za zasługi bojowe i ofiarność otrzymali oni wiele wysokich odznaczeń bojowych polskich i zagranicznych.

Polska Ludowa wysoko oceniła ofiarność, waleczność i bohaterstwo żołnierzy naszego lotnictwa. Najbardziej zasłużoną 4 Mieszaną Dywizję Lotniczą wyróżniono Krzyżem Grunwaldu II klasy. Sztandary pułków lotniczych udekorowano Krzyżami Virtuti Militari V klasy. Za męstwo i waleczność, wykazane w czasie działań bojowych, 510 oficerów, podoficerów i szeregowych otrzymało 662 odznaczenia polskie i radzieckie.

Lotnicy Polskich Sił Powietrznych w okresie 1940—1945 otrzymali 7 Krzyży Virtuti Militari IV klasy, 1 125 Krzyży Virtuti Militari V klasy, 3 122 Krzyże Walecznych po raz pierwszy, 2 174 Krzyże Walecznych po raz drugi, 1 432 Krzyże Walecznych po raz trzeci, 426 Krzyży Walecznych po raz czwarty oraz wiele innych.

LOTY BOJOWE

Ludowe Lotnictwo Polskie wykonało 13 624 loty na korzyść walczących wojsk na froncie o łącznym czasie 13 976 godzin. Spośród wszystkich wykonanych lotów 5 867 przypada na jednostki bojowe. Pozostałe loty wykonały pułki lotnictwa pomocniczego.

POMNIK

W Anglii, w Northolt, wystawiono lotnictwu polskiemu pomnik z angielskim napisem: „W dowód pamięci poległym lotnikom polskim". Wyryto na nim również zdanie tej treści: **„Stoczyłem dobrą walkę, zakończyłem zadanie, wierzyłem w zwycięstwo".** Obok wszystkich odznak i numerów dywizjonów podano nazwy miast, gdzie stacjonowały oraz kraje, nad którymi stoczyły walki.

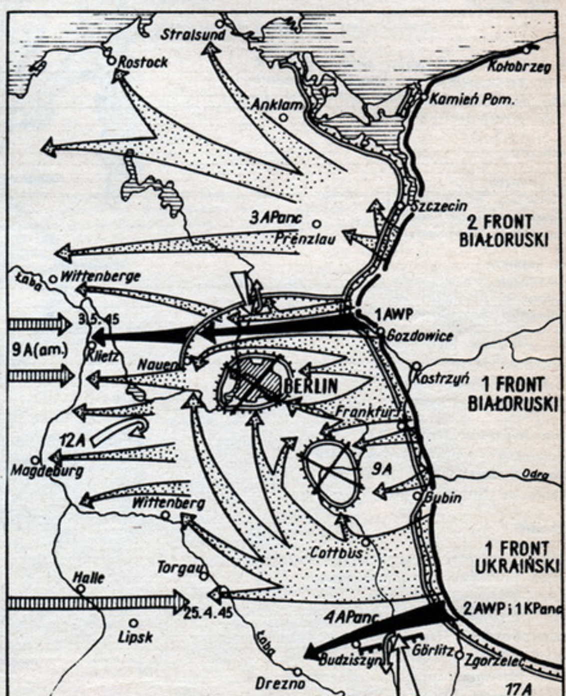
•

Według stanu pod koniec wojny, w ludowym Lotnictwie Polskim było ponad 15 tysięcy żołnierzy. Dysponowano 12 pułkami bojowymi i 5 pułkami pomocniczymi (sanitarnym, transportowym, korygująco-rozpoznawczym, zapasowym i łącznikowym). Polacy latali również w jednostkach radzieckich.

W lotnictwie polskim na Zachodzie służyło, według stanu z roku 1944, ok. 14 tysięcy żołnierzy. Poza 15 dywizjonami bojowymi istniały jednostki pomocnicze (np. dywizjon budowy lotnisk). W 80 angielskich dywizjonach latało ok. 280 pilotów polskich. W lotnictwie transportowym 4 Polki wylatały łącznie 2 500 godzin, przeprowadzając 1 500 samolotów różnych typów. Ogółem w lotnictwie transportowym latało 399 lotników polskich. Dostarczyli oni 12 084 samoloty różnych typów, przewieźli 25 tysięcy pasażerów i 1 500 ton ładunku.

•

Wyniki działań lotnictwa polskiego w II wojnie światowej zostały okupione znacznymi stratami. Łącznie w wojnie obronnej Polski w 1939 r., w walkach w obronie Francji i W. Brytanii oraz w działaniach na szlaku bitewnym od Warki do Łaby, straciliśmy ponad 2 500 lotników. Prochy lotników rozsiała wojna po całej Europie, a nawet Afryce i Azji. Wielu lotników zginęło nad Bałtykiem, nad Kanałem La Manche i Atlantykiem.



Szkic poglądowy bitwy o Berlin, toczonej przez ludowe Wojsko Polskie (16.IV.–8.V.1945 r.).

WYDANIE SPECJALNE tyg. „Skrzydlata Polska" (nr 18 z dnia 4 maja 1975 r.) z okazji 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem. MAJ 1975. Wkładkę opracował TADEUSZ MALINOWSKI.

KLUB 1:72

Z WIZYTĄ W MUZEUM WOJSKA POLSKIEGO W WARSZAWIE

Odwiedziliśmy niedawno Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie i wykonaliśmy, za uprzejmym zezwoleniem dyrekcji muzeum, serię zdjęć. Zdjęcia te przedstawiamy członkom Klubu 1 : 72 jako materiał pomocniczy przy opracowywaniu modeli samolotów, szczególnie weteranów minionej wojny, będących jak na przykład IL-2 – unikatami w skali światowej.

Obecnie w sprzedaży w CSH znajdują się modele samolotów Jak-9, IŁ-28 i młodzi kolekcjonerzy częstokroć zapytują jak naprawdę wygląda ten lub inny podzespół samolotu. Dokumentacja rysunkowa załączona do każdego zestawu modelu plastykowego orientuje jedynie o konstrukcji i sposobie składania modelu. Brak zdjęcia uniemożliwia często wierne odtworzenie całości.

Na naszych zdjęciach staraliśmy się podać tylko niektóre bardziej wątpliwe dla modelarzy szczegóły. Naturalnie, ideałem byłoby sfotografowanie jednego samolotu ze wszystkich stron, ale na taką dokumentację potrzeba by znacznie więcej miejsca niż nim obecnie dysponujemy. Sądzimy, że i ten krótki przegląd samolotów ułatwi pracę młodym kolekcjonerom, specjalizującym się w opracowywaniu i zbieraniu modeli samolotów Ludowego Lotnictwa Polskiego.

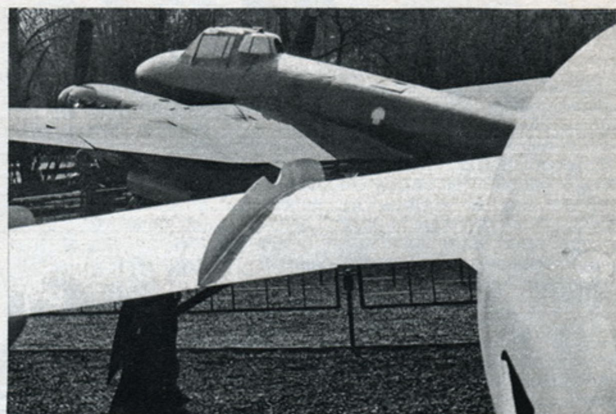
Zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN



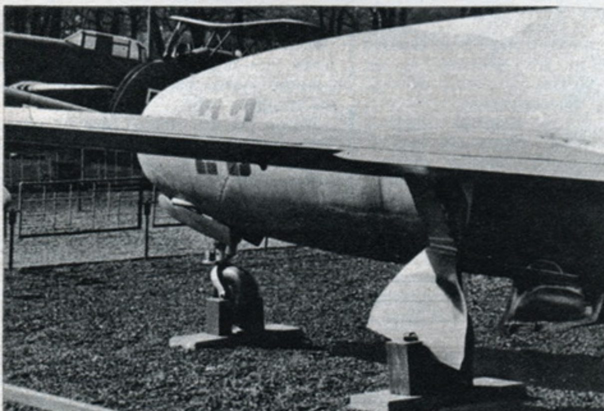
Po-2. Połączenie skrzydeł, cięgna i kształt głowic cylindrów.



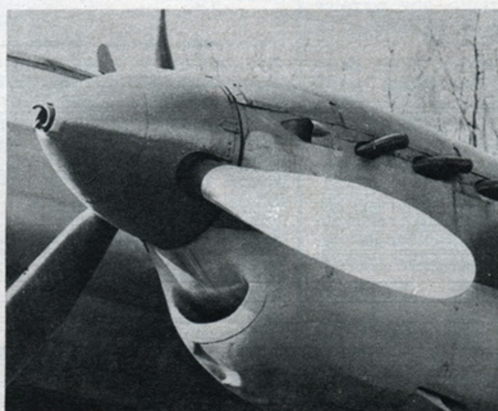
Il-10. Widoczne są osłony wciąganego podwozia, koła i dysze wylotowe oraz obrys trójłopatowego śmigła.



Na pierwszym planie skrzydło Lim-1, a na drugim bombowiec Pe-2.



Jak-23. Widoczne są szczegóły osłon podwozia i zamocowanie zbiornika paliwowego na końcu skrzydeł.



Pe-2. Lewy silnik z uwidocznionymi wlotami i dyszami wylotowymi oraz kołpak z otworami dla rozruchu silnika.



Il-2. Portret przedniej części kadłuba z uwidocznieniem blach pokrycia.



Lim-1. Osłona kabiny, pokrycie, uzbrojenie i oznaczenia literowe.



Il-28. Widoczne fragmenty wyposażenia tylnego stanowiska strzeleckiego i sposób umieszczenia oznaczeń.



Jak-9. Widoczne połączenie skrzydeł z kadłubem, fragment osłony kabiny i dysze wylotowe.



Wszystkie drogi prowadzą obecnie albo do Moskwy albo do Houston. Oczywiście mam na myśli astronautów, którzy odbywają kolejne ćwiczenia bądź w Gwiezdnym Miasteczku lub w Centrum Lotów Załogowych w USA. Po drodze niektórzy z bohaterów Kosmosu zaglądają do Warszawy. Oto niedawno z czterodniową wizytą bawił w Polsce astronauta Karol Bobko (polskiego pochodzenia), jako gość Komitetu do spraw Badań i Pokojowego Wykorzystania Przestrzeni Kosmicznej przy Prezydium Polskiej Akademii Nauk. 13 maja astronauta opuścił Polskę, udając się do Moskwy.

W czwartym numerze miesięcznika radzieckiego „Awiacja i Kosmonawtika" o ogromnym postępie rozwoju radzieckiej kosmonautyki pisze dowódca kosmonautów generał Gieorgij Bieregowoj, pilot-kosmonauta, dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego. Generał między innymi przypomina o wielkim, nieustannie rozszerzanym badaniu przestrzeni kosmicznej przy pomocy sztucznych satelitów Ziemi z serii „Kosmos". Pierwszy satelita oznaczony tym mianem wystartował na pokładzie rakiety o tej samej nazwie w dniu 16 marca 1962 roku. Dodajmy, że do połowy kwietnia 1974 roku 728 satelitów z tej serii zostało umieszczonych na orbitach okołoziemskich. Autor wspomina o dalekosiężnej łączności, w tym także telefonicznej, możliwej do zrealizowania dzięki satelitom serii „Mołnia". — Na pewno niektórzy z czytelników — pisze Bieregowoj — rozmawiali przez telefon na wielkie odległości i słyszeli potwierdzenie: przyjęto za pośrednictwem satelity łącznościowego. Do roku 1980 całe terytorium ZSRR pokrytе będzie siecią stacji umożliwiających odbiór audycji telewizyjnych za pośrednictwem sztucznych satelitów. Generał Bieregowoj wspomina o ścisłej współpracy w badaniu przestrzeni kosmicznej z uczonymi z krajów socjalistycznych, o działalności „Interkosmosu", a także o współpracy z innymi państwami, spośród których wymienia Francję, podając przykłady wspólnych radziecko-francuskich doświadczeń, oraz USA, czego wyrazem będzie tegoroczne, o dużym znaczeniu poznawczym, przedsięwzięcie — wspólny lot statków kosmicznych „Sojuz--Apollo".

Prasa francuska opublikowała informację o przygotowywanym nowym doświadczeniu naukowym, które może być zrealizowane tylko przy wykorzystaniu radzieckich satelitów. Chodzi o badania gruntu innych planet przy pomocy spektroskopów, umieszczonych na pokładzie satelity. Projekt francuski opracowywany od dwóch lat, nosi oznaczenie „Granit" i zostanie zrealizowany być może już w roku przyszłym. Na marginesie niejako tej wiadomości warto podać, że NASA zdecydowała przydzielić próbki gruntu księżycowego przywiezionego przez poszczególne wyprawy astronautów nie tylko wielkim instytutom badawczym, ale... nawet i studentom uczelni amerykańskich. Być może, uczeni już wykryli wszystko co tylko tam było do wykrycia, albo też liczy się na genialność studentów, którzy być może znajdą coś ciekawego i niezwykłego, czego nie znaleźli najwięksi specjaliści.

Amerykańska Akademia Nauk zamierza przeprowadzić niezwykłe doświadczenie w roku 1982. Przy użyciu samolotu kosmicznego wyniesiony byłby ogromny teleskop, poruszający się na orbicie okołoziemskiej na wysokości ok. 500 km. Według wstępnych informacji, teleskop ma mieć średnicę 4 m i długość od 7,5 do 16 m, przy masie 9,5 tony. Teleskop projektowany jest w kilku wytwórniach. Dane podane wyżej pochodzą z wytwórni Martin. Wytwórnia Lockheed natomiast proponuje teleskop o średnicy 2,4 m i masie 7 ton, a Boeing proponuje średnicę 1,8 m i masę 5,5 tony. Który z projektów zostanie wybrany, trudno przewidzieć. Wiadomo jedynie na pewno, że średnica zwierciadła teleskopu przyjęta przez astronomów ma wynosić 3 m.

Z innych wieści kosmicznych można podać za prasą amerykańską, że budowany jest intensywnie pas do lądowania dla samolotu kosmicznego na Przylądku Canaveral.

P. E.

Przylądek Canaveral. U góry widoczny, znajdujący się w budowie, pas do lądowania dla samolotu kosmicznego. Długość drogi – 4570 m, szerokość – 100 m. Zakończenie prac przewidywane jest w 1976 roku.



SKALSKI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

przyjaciół i przełożonych zdobył sobie szybko autorytet doświadczonego pilota i dowódcy. Przez personel latający i techniczny był lubiany przede wszystkim za bezpośredniość i koleżeńskość. Szybko awansował.

W lutym 1943 r. piloci polskich dywizjonów rozlokowanych po różnych lotniskach Anglii zostali zelektryzowani wieścią, że szykuje się myśliwska wyprawa do Afryki. Ustalono skład zespołu, którym miał dowodzić kpt. pil. Stanisław Skalski. Już wówczas cieszył się opinią jednego z najwybitniejszych polskich pilotów myśliwskich.

Polski Zespół Myśliwski, zwany „Cyrkiem Skalskiego" lub „Polskimi diabłami", zdobył sobie zasłużoną sławę w kampanii afrykańskiej. Anglikom trudno było zaimponować, ale kiedy polski zespół wracał z Hergli, z gościnnych występów bojowych nad Tunisem, Bizertą, Pantellerią czy też Cap Bon, rzucali pospiesznie karty, zapominali o herbacie i wszyscy bez wyjątku wybiegali przed namioty. Z podziwem i dumą patrzyli, jak samoloty pilotowane przez Polaków, niczym huragan przelatywały nad nimi skrzydło obok skrzydła, aby wkrótce błysnąć kabinami w ciasnym zakręcie i wylądować w chmurze złocistego pyłu pustynnego.

Już w pierwszym locie, nad miasteczkiem Sfax, gdzie napotkano hitlerowskie bombowce eskortowane przez samoloty myśliwskie, kpt. Skalski zestrzelił Junkersa Ju-88, który rozbił się na przedpolach miasta. Następnie, przelatując nad głowami zdumionych przechodniów, ostrzelał i zapalił samochód ciężarowy wypełniony hitlerowskimi żołnierzami.

Polski zespół, operujący z reguły w cztery—sześć samolotów, w czasie zaledwie kilku tygodni zestrzelił 25 samolotów wroga na pewno, 3 prawdopodobnie i 9 uszkodził, przy stracie jednego pilota, który został wzięty do niewoli.

Wymowną ocenę zespołu wydał marszałek RAF-u Sir Sholto Douglas: „Będąc dowódcą lotnictwa angielskiego na Środkowym Wschodzie, w krytycznej chwili i podczas walk na pograniczu Cyrenajki i Tripolitanii poprosiłem o przysłanie pilotów polskich. Przysłano mi piętnastu z majorem Skalskim na czele i oni rozstrzygnęli trudną wówczas sytuację".

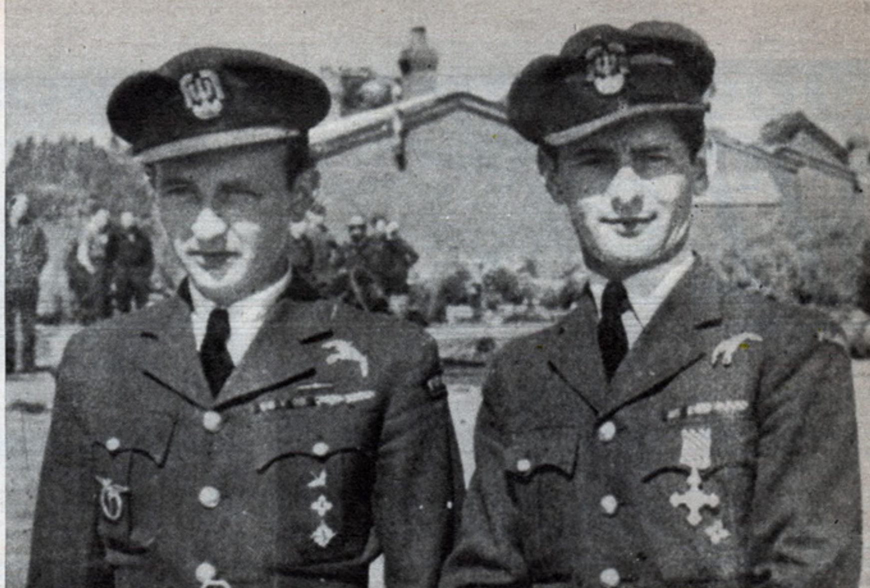
Po zakończeniu kampanii arfykańskiej i rozwiązaniu zespołu mjr Skalski otrzymał skierowanie na Maltę. Tam właśnie powierzono mu dowództwo słynnego brytyjskiego dywizjonu myśliwskiego 601 „Hrabstwa Londynu" (County of London Squadron). Był pierwszym Polakiem, któremu oddano dowództwo angielskiego dywizjonu myśliwskiego.

Ten 27-letni pilot świetnie wywiązał się z nałożonych nań zadań. Dowodził niezwykle energicznie dywizjonem w okresie kampanii sycylijskiej, a następnie inwazji Włoch przez wojska sprzymierzone, otrzymując liczne pochwały w rozkazach.

OFICER OPERACYJNY LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO

Po przybyciu do Anglii objął dowództwo polskiego 131 Skrzydła Myśliwskiego, a w 1944 r. — 133 Skrzydła Myśliwskiego latającego na „Mustangach". Zadaniem skrzydła było eskortowanie latających fortec, które bombardowały głębokie zaplecze Niemiec hitlerowskich. Dowodził mieszanym skrzydłem polsko-angielskim podczas inwazji Francji, a następnie bronił Londynu przed pociskami latającymi V-1. W krótkim czasie jego skrzydło uzyskało najlepsze wyniki pod względem zestrzelonych maszyn wroga.

We wrześniu 1944 r. marszałek Brown, dowódca 84 grupy myśliwskiej TAF, kategorycznie odwołał go od latania bojowego. Wysłany został na wyższe studia wojskowe do USA. Tam też, w pobliżu Kansas City, ukończył Wyższą Szkołę Wojenną. Po powrocie do Anglii skierowano go do dowództwa operacyjnego 11 Grupy Myśliwskiej, w stopniu angielskim podpułkownika, do planowania operacji lotniczych. Służbę tę pełnił do zakończenia wojny. Latał już tylko sporadycznie.



Dowódca 2 Skrzydła Myśliwskiego mjr pil. Stanisław Skalski (po lewej) oraz dowódca dywizjonu kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski- (po wręczeniu Zaszczytnego Krzyża Lotniczego — DFC) na lotnisku w Heston (kwiecień 1944 r).

Drugą wojnę światową zakończył w stopniu polskim majora i angielskim podpułkownika. Otrzymał ponad 30 polskich i zagranicznych odznaczeń. Między innymi Krzyż Virtuti Militari V i IV klasy; trzykrotnie Zaszczytny Krzyż Lotniczy (DFC) — tylko 9 pilotom nadano ten krzyż trzykrotnie, mjr. Skalskiemu oraz 8 Anglikom; czterokrotnie Krzyż Walecznych. Ogółem w czasie wojny zestrzelił 22 1/4 samolotu wroga na pewno, 2 prawdopodobnie i 4 uszkodził. Nazwisko Stanisława Skalskiego figuruje na czele zestawienia wszystkich polskich asów myśliwskich. Ogółem wykonał 321 lotów bojowych.

Po rozwiązaniu Polskich Sił Powietrznych w Anglii, będąc oficerem operacyjnym w BAFO, podpisał deklarację powrotu do kraju. Na wiadomość o jego decyzji powrotu do kraju szybko zareagowało brytyjskie Ministerstwo Lotnictwa. W czasie urzędowej rozmowy szef personalny tego resortu zaproponował mjr. Skalskiemu pozostanie w RAF-ie oraz wybór takiej pracy jaka będzie mu najbardziej odpowiadała. Mjr Skalski odrzucił propozycję i powrócił do kraju, ponieważ uważał, iż jego właściwe miejsce jest w Polsce.

W LOTNICTWIE WOJSKOWYM I SPORTOWYM

Po powrocie do Polski i zweryfikowaniu, wcielony został do wojska na stanowisko inspektora techniki pilotażu w Dowództwie Lotnictwa. Niesłusznie oskarżony i uwięziony w 1948 r., doczekał się po ośmiu latach pełnej rehabilitacji i ponownego powołania do czynnej służby wojskowej. Latał na myśliwskich Jakach i odrzutowych MiGach.

Przez wiele lat służył w Wojskach Lotniczych. Następnie skierowano go do pracy w lotnictwie sportowym. Przez cztery lata płk. pil. Stanisław Skalski pracował w Zarządzie Głównym Aeroklubu PRL, początkowo jako sekretarz generalny, a następnie wiceprezes urzędujący. W tym okresie poznał lepiej zagadnienia lotnictwa sportowego, które stały mu się bardzo bliskie. Przez pewien czas patronował akrobacji lotniczej. Dał się poznać jako gorący rzecznik rozwoju sportu samolotowego. Będąc delegatem Aeroklubu PRL, wchodził w skład komisji akrobacji samolotowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Był autorem wielu inicjatyw, wprowadzonych — zresztą z powodzeniem — w lotnictwie sportowym.

Należał do działaczy dużego formatu, dał się bowiem poznać jako rzecznik dobrej roboty i rzetelnej działalności społecznej. Stąd też zaufanie jakim go darzyli i nadal darzą zarówno lotnicy jak i działacze lotnictwa polskiego.

Mimo iż po wielu latach ofiarnej służby wojskowej przeszedł w stan spoczynku, nadal żyje sprawami lotnictwa. Jest m.in. członkiem władz naczelnych ZBoWiD, członkiem Obywatelskiego Komitetu Odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie oraz członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

W uznaniu zasług położonych dla ludowego Lotnictwa Polskiego otrzymał dwa wysokie odznaczenia: Krzyż Grunwaldu oraz Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

•

Za każdym razem, gdy rozmawiam z płk. Stanisławem Skalskim, dowiaduję się nowych szczegółów z jego bogatej biografii lotniczej. Tej biografii wojennej, która jest bliska nie tylko nam lotnikom, ale całemu społeczeństwu. Nazwisko Skalskiego natrafiamy w prasie, w podręcznikach szkolnych, opracowaniach historycznych i encyklopediach wydanych w kraju i za granicą a legendarnego już pilota myśliwskiego słyszymy w radio lub oglądamy w telewizji.

Z jakim uczuciem dumy i wypiekami na twarzy słuchają go na spotkaniach w szkołach i klubach, wie tylko ten kto przyglądał się młodzieży uczestnicząc w tego rodzaju spotkaniach. Bo Stanisław Skalski, pogromca Luftwaffe, opowiada nie tylko o sobie, ale i o swoich towarzyszach broni, ich postawie żołnierskiej, patriotyzmie, dzielności i odwadze. O lotnictwie polskim snuje ciekawe opowieści, a jego słowa, proste i zwięzłe, są bardzo przekonywające i komunikatywne.

Ostatnio pracuje nad czterotomowym cyklem książek pt. „Miłość żąda ofiary", obejmującym wspomnienia z „Bitwy o Anglię" (1940 r.), ofensywy lotniczej nad Europą (1941—1942), walk lotniczych nad Afryką, Sycylią i basenem Morza Śródziemnego (1943 r.) oraz działań inwazyjnych w 1944 r. Wspomnienia te po „Czarnych krzyżach nad Polską" oczekiwane są z niesłabnącym zainteresowaniem na rynku księgarskim.

„Czarne krzyże nad Polską" osiągnęły już kilka wydań i nadal cieszą się ogromną poczytnością. Książka ta bowiem została napisana z pasją pilota myśliwskiego. Na pewno kolejne tomy wspomnień Stanisława Skalskiego, w których będzie mowa o jego udziale na wielu frontach powietrznych, przyjęte będą za niezwykłe, jak niezwykłe i chlubne dla naszej Ojczyzny są dzieje tego sławnego pilota minionej wojny.

TADEUSZ MALINOWSKI

Samolot mjr. pil. Stanisława Skalskiego: MUSTANG P-51B-3C („Mustang Mk III C") wytwórni North American (USA); silnik Rolls Royce „Merlin-V" o mocy 1650 KM, uzbrojenie 4 karabiny maszynowe, udźwig bomb — 420 kg, prędkość max. — 670 km/h, zasięg max. — 3000 km. Na rysunku „Mustanga", wykonanym przez Stanisława Szymańskiego, widoczne są: samoloty zestrzelone i zniszczone przez naszego asa myśliwskiego, a także odznaka dowódcy 2 Skrzydła Myśliwskiego (w miejscu, gdzie malowano godła dywizjonów).



3 PUŁK LOTNICTWA SZTURMOWEGO

3 pułk lotnictwa szturmowego posiadał bardzo bogate tradycje bojowe. Został sformowany w 1941 roku, a na uzbrojeniu w tym czasie miał samoloty R-5. Poprzednio jednostka posiadała nazwę 611 pułku lotnictwa szturmowego. Od maja 1942 roku na uzbrojenie pułku weszły doskonałe samoloty typu Ił-2, nazwane przez hitlerowców „czarną śmiercią" (Der Schwarze Tod). Podczas Wielkiej Wojny Narodowej 611 pułk bierze udział w walkach na różnych odcinkach frontu.

W sierpniu 1944 roku jednostka w pełnym stanie bojowym zostaje odkomenderowana z 6 radzieckiej armii lotniczej do ludowego Wojska Polskiego. Z uwagi na fakt, że były już zorganizowane i przygotowane do działań bojowych dwa polskie pułki lotnicze — 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" i 2 pułk nocnych bombowców „Kraków" — przybycie 611 pułku szturmowego umożliwiało utworzenie pierwszej polskiej dywizji lotniczej.

30 sierpnia rozkazem dowódcy 1 armii WP nr 0213/KG 611 plsz został włączony w skład 1 dywizji lotniczej, przemianowanej później na 4 mieszaną dywizję lotniczą. Na podstawie rozkazu Naczelnego Dowódcy WP nr 91/55 z dnia 31 października 1944 r., zostaje zmieniona nazwa pułku z 611 na 3 pułk lotnictwa szturmowego.

Pułk ten w chwili włączenia go do formującej się dywizji był w zasadzie skompletowany. Kadra oficerska i podoficerska posiadała odpowiednie przeszkolenie, a około 75% pilotów miało doświadczenie bojowe. Dwunastu pilotów jednostki było przygotowanych do prowadzenia działań w trudnych warunkach atmosferycznych.

Według obowiązującego w tym okresie etatu nr 015/282, w pułku miało być 206 osób oraz 32 samoloty Ił-2 oraz jeden samolot szkolno-treningowy Po-2. W styczniu 1945 r. etat pułku powiększono do 228 osób. Faktycznie w sierpniu 1944 r. w skład jednostki wchodziły 32 samoloty Ił-2, jeden samolot Po-2 i 199 ludzi.

3 pułk lotnictwa szturmowego składał się z dwóch zasadniczych elementów: dowództwa pułku i pododdziałów. Pododdziałami były trzy eskadry, w skład których wchodziły po dwa klucze. Klucze natomiast składały się z dwóch par, czyli miały 4 samoloty i załogi. Załogę samolotu Ił-2 stanowił pilot i strzelec pokładowy.

Dowódca pułku był ppłk Jan Mironow, zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych ppłk Jerzy Tiutiunik, a szefem sztabu — ppłk Jan Niczyporuk.

W sierpniu 1944 r. dowódcą 1 eskadry był mjr Koźlenko, następnie stanowisko to objął por. Michał Terein. Dowódcą 2 eskadry porucznik, a później kpt. Wartan Dawidian. 3 eskadrą dowodził por. Mikołaj Kitajew, który uchwałą Rady Najwyższej ZSRR z dnia 15 maja 1946 roku za wykazaną odwagę w czasie wojny otrzymał tytuł bohatera Związku Radzieckiego.

Początkowo cały stan osobowy stanowili obywatele Związku Radzieckiego. W miarę upływu czasu jednostka była stopniowo polonizowana. I tak na przykład już w październiku 1944 r. 3 pułk otrzymał pierwszą grupę 18 żołnierzy polskich. Byli to strzelcy pokładowi, wyszkoleni w radzieckiej szkole lotniczej w miejscowości Greczówka i Kinel (w obwodzie kujbyszewskim). Do pułku w tym czasie m.in. przybyli: Piotr Bienieda, Zygmunt Borkacki, Piotr Browka, Bolesław Cetens, Czesław Czyżewski, Jan Dajczak, Czesław Gajda, Ryszard Ogrodowczyk, Zdzisław Postowicz, Władysław Radośny, Edmund Szuberski, Władysław Winiarski i Stanisław Zaremba. W ostatnich dniach marca 1945 r. przybyło z 15 zapasowego pułku lotniczego 5 pilotów. Wśród nich byli Polacy: podchorążowie Stanisław Porzych i Stanisław Paradowski. Piloci ci rozpoczęli wykonywanie zadań bojowych już w operacji berlińskiej.

19 sierpnia 1944 r. 3 plsz wraz z 1 plm „Warszawa" zostały przebazowane na lotnisko frontowe Zadybie Stare, znajdujące się 7 km na południowy wschód od Żelechowa. Już 23 sierpnia 3 plsz wykonał swój pierwszy lot bojowych w rejonie przyczółka warecko-magnuszewskiego. W następnych dniach załogi pułku wykonywały do września zadania bojowe w obszarze tego przyczółka.

Gdy 16 września oddziały 1 armii WP przystąpiły do forsowania Wisły w celu zdobycia przyczółka w rejonie Czerniakowa, 3 pułk szturmowy przystąpił do niszczenia środków ogniowych wojsk niemieckich rozmieszczonych w Warszawie. Od 15 października pułk wspiera natarcie wojsk polskich i radzieckich na kierunku Jabłonny i Legionowa. W walkach w tym dniu szczególnie wyróżnił się strzelec pokładowy samolotu por. Kitajewa — sierż. Edmund Szuberski, który zestrzelił w walce powietrznej samolot nieprzyjaciela. W następnych dniach realizowane są podobne zadania. Do 28 października 3 plsz wykonał 259 lotów bojowych. W walkach na tym kierunku poniesiono straty. 24 października w rejonie celu ogniem artylerii przeciwlotniczej został zestrzelony samolot, w wyniku czego polegli: chor. Mironienko i st. sierż. Pantelejew.

Samoloty 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego (Ił-2) podczas atakowania wojsk hitlerowskich na terenie Pomorza Zachodniego.



W okresie przygotowania do ofensywy styczniowej załogi prowadziły systematyczne rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne, szczególnie w rejonach: Warszawa, Modlin, Nowy Dwór, Leszno. Począwszy od 16 stycznia 1945 r. 3 plsz wziął aktywny udział w operacji warszawskiej. Na początku trzeciej dekady stycznia pułk przebazowano na lotnisko Sanniki (koło Sochaczewa), a następnie do Bydgoszczy (na początku lutego), skąd pododdziały wykonywały zadania bojowe podczas walk 1 armii WP na Pomorzu Zachodnim.

Od 9 do 14 lutego główny wysiłek załóg 3 pułku koncentrowano na zwalczaniu okrążonego zgrupowania hitlerowców w Pile. Ponadto niszczono siłę żywą i sprzęt bojowy nieprzyjaciela w rejonie miejscowości Czersk, Tuchola, Szczecinek i Białogard. W lutym poniesione zostały kolejne straty. 4 lutego w czasie prowadzenia rozpoznania w okolicach Szczecinka poległ pilot ppor. Wacław Smirnow i strzelec pokładowy sierż. Eugeniusz Szczerbakow. 24 lutego natomiast, również podczas rozpoznania, zginął pilot chor. Grzegorz Czurakow i strzelec pokładowy plut. Jakub Zagancew.

W okresie od 23 sierpnia 1944 r. do 28 lutego 1945 r. 3 plsz ogółem wykonał 713 lotów bojowych, zrzucając 117 ton bomb oraz niszcząc i uszkadzając 428 samochodów, 238 pojazdów trakcji konnej, 179 wagonów, 16 parowozów, 9 cystern kolejowych, 66 dział artyleryjskich i wiele innego sprzętu bojowego nieprzyjaciela. Przy czym zabito ponad 2,5 tys. żołnierzy hitlerowskich.

Na początku marca szturmowce intensywnie działają w rejonie Żabina, Żabinka, Wierzchowa, Osieka Drawskiego, Borujska, gdzie okazują skuteczne wsparcie dywizjonom 1 armii WP podczas pokonywania przez nie kolejnej rubieży obronnej Wału Pomorskiego.

Począwszy od 5 marca pułk przebazowuje się na nowe lotnisko w okolicy Mirosławca, skąd od 9 marca wykonuje uderzenia na środki ogniowe i jednostki pływające na Bałtyku w okresie bitwy 1 armii o Kołobrzeg. Na uwagę zasługuje zatopienie 9 marca okrętu transportowego („Borisi") przez parę Ił-2, której prowadzącym był por. Kitajew. W drugiej połowie marca szturmowce 3 pułku wykonują skuteczne uderzenia na wykryte wyrzutnie rakiet balistycznych V-2 na wyspie Chrząszczewskiej.



Dowódca 3 eskadry 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego por. Mikołaj Kitajew; uczestniczył w zatopieniu hitlerowskiego statku transportowego „Borisi".

W celu wzięcia udziału w operacji berlińskiej jednostka przenosi się nad Odrę, na polowe lotnisko Barnówko (35 km od linii frontu). W tej końcowej operacji II wojny światowej na europejskim teatrze działań wojennych pułk działał od 16 kwietnia do 3 maja 1945 r. Szturmowce wspierał oddziały 1 armii WP podczas przełamywania przez nie poszczególnych rubieży obronnych, forsowania przeszkód wodnych i prowadzenia pościgu w głębi obrony nieprzyjaciela. Załogi tego doświadczonego pułku osiągnęły dobre rezultaty w tych działaniach, niszcząc 210 samochodów, 59 wozów trakcji konnej, 34 działa artyleryjskie, 9 wagonów, 4 baterie moździerzy, 3 czołgi, 3 ciągniki opancerzone, 2 parowozy oraz zabijając i raniąc ponad 1000 żołnierzy hitlerowskich.

W czasie operacji pułk trzykrotnie przebazowywał się na kolejne lotniska. Napotkano stosunkowo silne przeciwdziałanie lotnictwa myśliwskiego Luftwaffe. Załogi zmuszone były stoczyć 9 walk powietrznych, zestrzeliwując jeden samolot. 20 kwietnia ogniem artylerii przeciwlotniczej nieprzyjaciela w rejonie Heckelbergu został zestrzelony samolot pułku. Pilot chor. Anatol Kolesnikow i strzelec pokładowy plut. Piotr Bienieda zginęli na miejscu.

Udziałem w operacji berlińskiej 3 plsz zakończył swój chlubny szlak bojowy, wnosząc istotny wkład w dzieło zwycięstwa nad faszystowskimi Niemcami.

* * *

Za aktywny udział w wojnie z hitlerowskimi Niemcami oraz uzyskanie dobrych rezultatów w działaniach bojowych, rozkazem Naczelnego Dowództwa WP nr 189 z dnia 22.8.1945 roku, 3 pułk lotnictwa szturmowego został odznaczony Orderem Virtuti Militari V klasy.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

WIĘCEJ INICJATYWY

Zbliża się dzień 9 maja — 30 rocznica zwycięstwa nad faszyzmem. Dzień ten każdego roku wywołuje chwile zadumy i refleksji. W tym roku jest szczególna okazja do zastanowienia się i sporządzenia małego bilansu kulturalnego, a nawet historycznego. Chodzi oczywiście o dzieła ściśle związane z tematyką drugiej wojny światowej, dotyczące lotników polskich oraz ich udziału w walce.

Przeglądając dziesiątki pozycji książkowych niejednokrotnie dochodzimy do wniosku, że dzieł o tematyce wspomnieniowej, popularno-informacyjnej lub popularno-historycznej, wydano sporo. Otrzymaliśmy wspomnienia wielu lotników którzy odegrali dużą rolę w lotnictwie polskim w czasie minionej wojny. Będą to na pewno wspomnienia: **Stanisława Skalskiego, Tadeusza Rolskiego, Wacława Króla, Edwarda Chromego, Medarda Konieczego, Bohdana Arcta** czy **Witolda Urbanowicza**. Nie mniej interesujące wspomnienia wojenne napisali: **Mieczysław Wyszkowski, Tadeusz Schiele, Zbigniew Neugebauer, Bolesław Pomian-Piątkowski, Benedykt Dąbrowski, Mieczysław Pawlikowski** i kilku innych.

Na pewno można zachwycać się wydanymi książkami wspomnianych autorów, ich walorami poznawczymi, ciekawymi opisami walk i lotów bojowych, wreszcie wydarzeniami, w których brali udział lub byli bezpośrednimi ich obserwatorami. Na rynku księgarskim wspomnienia lotników są ciągle poszukiwane, mają stałych nabywców. O popularności i poczytności wspomnień lotników decydują nie tylko nazwiska autorów, ale i sposób przekazywania swoich przeżyć.

Wszystko to nas zachwyca. A niepokoi? Przede wszystkim tak znikomy udział wielu innych lotników, którzy mogliby z powodzeniem podzielić się wspomnieniami z lat 1939—1945. Podczas II wojny światowej mieliśmy na wszystkich frontach ok. 30 tysięcy żołnierzy lotnictwa różnych służb. Byłoby oczywiście ogromną przesadą sądzić, iż wszyscy napiszą swe wspomnienia.

Stanowiliśmy czwartą po USA, Związku Radzieckim i Wielkiej Brytanii siłę powietrzną w lotnictwie sojuszniczym pod względem liczebności i możliwości bojowych. Tak było w okresie minionej wojny. Nasi lotnicy znajdowali się na wielu frontach powietrznych. Walczyli i ginęli.

Czy otrzymaliśmy zadowalające nas w pełni wspomnienia, dokumenty historyczne, informacje sumujące nasz wysiłek zbrojny w lotnictwie? Na pewno nie! Dziesiątki lotników prowadziło w okresie wojny zapiski, pamiętniki, kroniki swych eskadr, dywizjonów, pułków. Czy wydanie takich materiałów, oczywiście po stwierdzeniu ich wartości i opracowaniu, nie byłoby ze wszech miar potrzebne?

W ostatnich latach czytelnik otrzymał kilka wartościowych dzieł historycznych. Należą do nich książki: **Czesława Krzemińskiego, Adama Kurowskiego, Izydora Kolińskiego, Michała Wojewódzkiego, Ryszarda Nazarewicza i Andrzeja Rzepniewskiego**. Są to książki, które na długo pozostaną dokumentami źródłowymi i których nie sposób ominąć przy zapoznawaniu się z dziejami naszych lotników w okresie II wojny światowej.

W tej dziedzinie wiele zrobiono, ale jeszcze więcej pozostało do zrobienia. Nie wystarczy tylko czekać. Brak jest na przykład konkursów inicjujących pisanie książek na tematy ostatniej wojny. Brak jest książek o przyjaźni i braterstwie frontowym naszych pilotów, brak książek o współdziałaniu lotników polskich i radzieckich.

Za mało inicjatywy w tej dziedzinie przejawiają instytuty historyczne, wydawnictwa, związki twórcze, a także sami lotnicy — uczestnicy II wojny światowej.

Zapłaciliśmy ogromną cenę za zwycięstwo nad faszyzmem i odzyskanie wolności. Niech więc książki, a także i filmy o latach wojny, przypomną czytelnikom, szczególnie młodym, toczone boje, przyjaźń frontową, nieznane czyny jak również bohaterstwo ich braci oraz ojców.

Obserwator

SAMOLOTY NA KTÓRYCH WALCZYLI POLACY

PZL P-7

Podczas wojny obronnej we wrześniu 1939 r., w walkach z nowoczesnym lotnictwem hitlerowskim, brały udział przestarzałe już (chociaż niegdyś świetne) polskie samoloty PZL P-7a. Posiadały je: 123 eskadra wchodząca w skład Brygady Pościgowej oraz eskadry: 151 (przydzielona do G. O. „Narew") i 162 (przydzielona do armii „Łódź"). Już pierwszego dnia wojny, w czasie wielkiej bitwy w okolicach Warszawy brygada pościgowa straciła dwóch pilotów właśnie ze 123 eskadry, latających na P-7a. Jednak osiągano również zwycięstwa, np. 5.IX.1939 r. piloci 123 eskadry zestrzelili 3 bombowce hitlerowskie. W późniejszym okresie (po 6.IX.) P-7 używane były do rozpoznania na korzyść armii lądowych i zadania te pełniły do 18.IX.1939 r. Wtedy to ponad 20 maszyn z eskadr liniowych i treningowych przeleciało granice Rumunii.

Samolot myśliwski PZL P-7 został zaprojektowany przez inż. Zygmunta Puławskiego jako kolejne rozwinięcie jego pierwszych myśliwców. W końcu lat dwudziestych powstał myśliwiec PZL P-1 z rzędowym silnikiem i niezwykłym układem skrzydeł, który zapewniał maksymalną widoczność (tzw. polski płat, który został później zastosowany w wielu innych samolotach na świecie, np. we francuskim Loire-46 i w czeskim Avia A-102). Ze względu na podjęcie produkcji licencyjnej silników gwiazdowych chłodzonych powietrzem, myśliwce Puławskiego musiały być dostosowane do nowego źródła napędu. W 1930 r. powstał PZL P-6 z silnikiem Gnôme-Rhône „Jupiter-VIFH" o mocy 450 KM. Samolot wykazywał doskonałe właściwości lotne i zyskał uznanie na pokazach za granicą (Francja, USA). W kilka miesięcy po P-6 oblatano P-7. Różnił się on od poprzednika mocniejszym silnikiem ze sprężarką: GR „Jupiter-VIIF". Samolot ten przeszedł wszechstronne próby i pod oznaczeniem PZL P-7a został skierowany do produkcji seryjnej. W latach 1932—33 wykonano 149 maszyn. W 1932 r. rozpoczęto przezbrajanie eskadr myśliwskich ze starych PWS-10 i PWS-10A. Na początku lat trzydziestych PZL P-7 były najnowocześniejszymi samolotami myśliwskimi na świecie. Około 1935 r. zaczęto je wycofywać do jednostek treningowych na korzyść wchodzących nowych PZL P-11. W 1939 r. pozostało jeszcze w linii 30 maszyn.

Konstrukcja całkowicie metalowa.

Uzbrojenie: 2 k masz. Vickers wz. E (kaliber 7,7 mm) lub polskie wz. 33 (kal. 7,7 mm).

Napęd: silnik gwiazdowy, sprężarkowy „Jupiter-VIIF" produkowany z licencji francuskiej w zakładach „Skoda" na Okęciu. Moc max. — 527 KM.

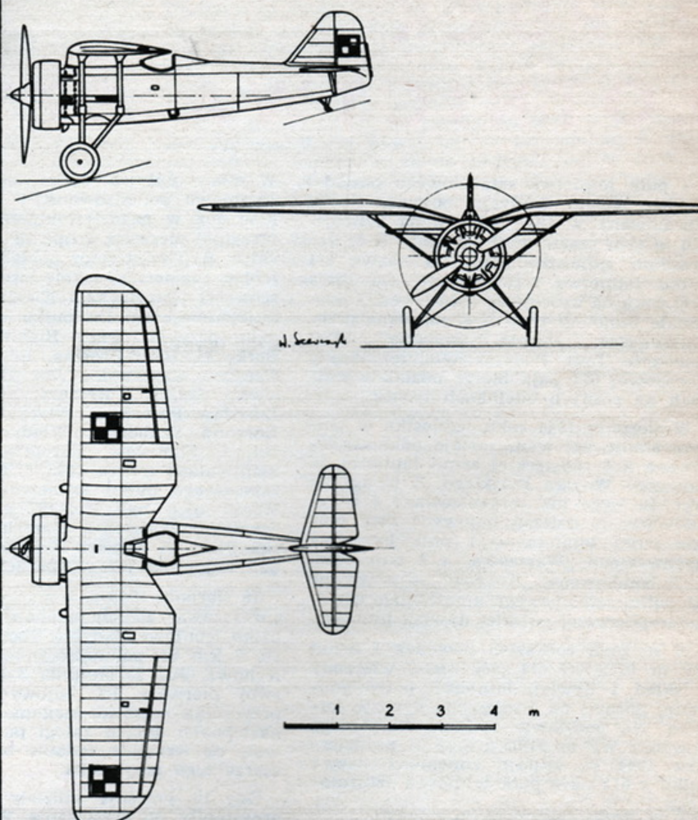


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,57 m, długość — 6,985 m, wysokość — 2,69 m, pow. nośna — 18 m².
Masy: Masa własna — 1063 kg, masa użyteczna — 413 kg, masa całkowita max. — 1476 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 327 km/h, prędkość przelotowa — 176 km/h, prędkośść min. — 105 km/h, pułap — 8500 m, zasięg — 600 km.

Na zdjęciu: PZL P-7a ze 122 eskadry. Na rysunku: P-7a.

WITOLD SZEWCZYK



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

MP-205 „BUSARD"

W latach 1971—73 Francuz Robert Lefebvre zbudował samolot MP-204 „Busard" według planów, które opracował znany konstruktor Max Plan jeszcze w 1953 r. Po oblataniu samolotu (9.XII.1973 roku). Lefebvre dokonał w nim licznych przeróbek i wymienił silnik 65 KM na inny, o mocy 90 KM. w ten sposób powstała nowa wersja samolotu, nazwana przez konstruktora MP-205 „Busard" Jest to wyścigowy samolot zawodniczy. Wyścigi lekkich samolotów amatorskich stają się modnym obecnie sportem na zachodzie Europy.

MP-205 „Busard" jest jednomiejscowym jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej (przekrój perspektywiczny ukazujący konstrukcję samolotu zamieszczony był w „SP" nr 5/1975).

Skrzydła trapezowe, z zaokrąglonymi końcami, zbudowane jako jedna całość. Profil NACA-23012. Wznios 1°. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem ze sklejki. Dźwigar główny skrzynkowy z pasami z lamelowanej sosny i ściankami ze sklejki. Klapy i lotki kryte płótnem lnianym.

Kadłub konstrukcji podłużnicowo-wręgowej kryty sklejką, wzorowany (podobnie jak skrzydła) na konstrukcjach Jodel'a. Przekrój owalny o płaskich bokach. Osłona kabiny pilota składa się z dwóch części, z których tylna otwiera się na bok (w prawo) do wsiadania.

Usterzenie klasyczne wolnonośne. Statecznik pionowy stanowi całość z kadłubem. Oba stateczniki kryte sklejką, stery — płótnem. Ster wysokości lewa połówka) wyposażony w klapkę wyważającą. Sterowanie wysokości i lotek — sztywne (popychaczami); sterowanie kierunku linkowe.

Podwozie stałe, klasyczne. Koła główne, 320x100 mm, wyposażone w hamulce i owiewki, osadzone są na goleniach sprężystych z duralu przymocowanych do kadłuba. Koło tylne, sterowane, osadzone na stalowym resorze.

Silnik płaski, czterocylindrowy, Continental o mocy 90 KM napędza stałe, dwułopatowe śmigło drewniane. Zbiorniki paliwa mieszczą się w kadłubie przed kabiną (20 l) i za kabiną (55 l).

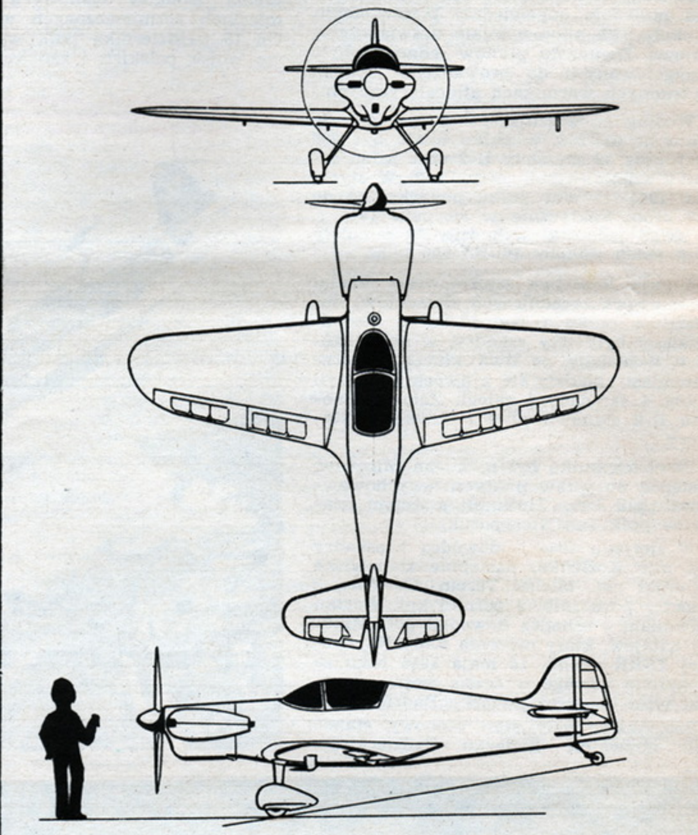
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 6,00 m, długość — 5,35 m, wysokość — 1,50 m pow. nośna — 6,0 m², wydłużenie — 6.

Masy: Masa własna — 215 kg, masa całkowita — 335 kg, obciążenie pow. — 56 kg/m², obciążenie mocy — 3,7 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 290 km/h, prędkość max. z silnikiem 65 KM — 230 km/h.







LAMUS

ANSALDO SVA-3

Był to jeden z samolotów licznej rodziny maszyn myśliwskich SVA (Savoia-Verduzio-Ansaldo), budowanych we Włoszech. Samoloty tego typu były produkowane na podstawie licencji również w Polsce, przez wytwórnię Plage i Leśkiewicz.

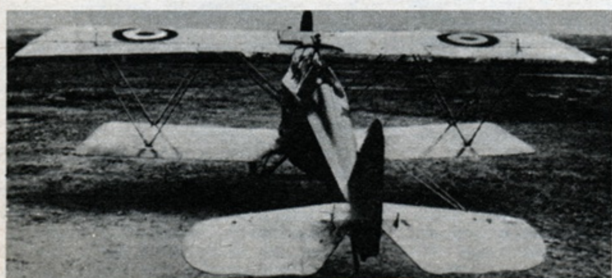
Ansaldo SVA-3 wyróżniał się spośród samolotów tej serii szczególną cechą: został specjalnie zbudowany jako myśliwiec przechwytujący. W porównaniu z równolegle produkowanym samolotem SVA-4, znacznie zmniejszono typowe zbiorniki paliwa i ograniczono do minimum masę konstrukcji oraz skrócono oba płaty (co przy niezmienionej długości kadłuba stworzyło charakterystyczną smukłość sylwetki).

Wprowadzone zmiany spowodowały znaczne zmniejszenie zasięgu samolotu, ale kosztem tego zwiększono prędkość maksymalną oraz pułap lotu i wznoszenie.

Samolot został oblatany wiosną 1918 r. i wykazał dobre właściwości lotne.

SVA-3 wyposażony był w 6-cylindrowy silnik chłodzony cieczą SPA-6, o mocy 220 KM. Typowe uzbrojenie samolotu składało się z 2 zsynchronizowanych karabinów maszynowych typu Vickers o kalibrze 7,7 mm. Ciekawostką jest to, że pewną liczbę samolotów wyposażono w dodatkowy karabin maszynowy, strzelający ukośnie w górę.

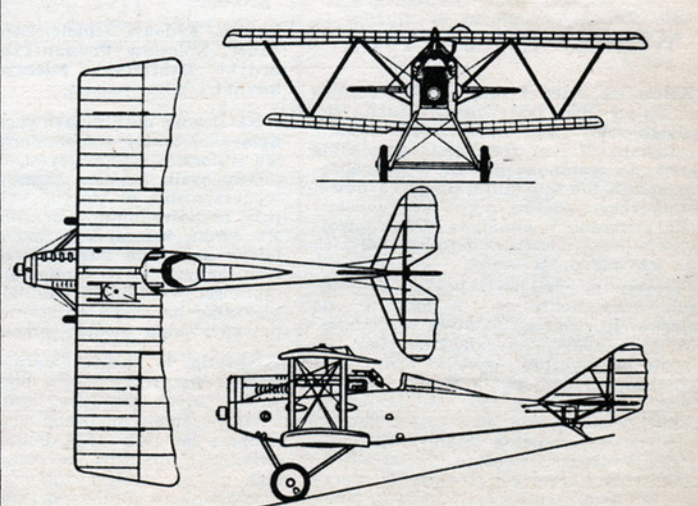
(J)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,75 m, długość — 8,10 m, wysokość — 2,65 m, pow. nośna — 22,0 m².

Masy: Masa własna — 667 kg, masa całkowita — 891 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 240 km/h, czas wznoszenia na wysokość 4000 m — 13 min.

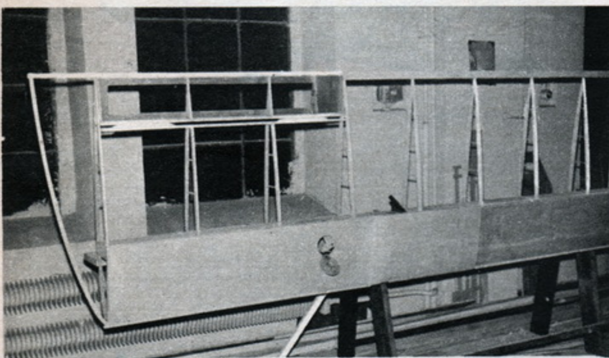






Konstrukcja skrzydła i szczegół napędu lotki (z prawej) w samolocie budowanym przez Józefa Lenieca.

Zdjęcie: J. Leniec



LOTNIE

Andrzej Chlebowski — Warszawa, Grzegorz Łysik — Chrzanów, Tomasz Adamiok — Kozienice, Stanisław Drabik — Sielec, Tadeusz Kądziołka — Bochnia. Rysunki wykonawcze i opis budowy lotni były zamieszczone w „SP" nr 22/1974 r. Numer ten jest już wyczerpany. Ale jeszcze w tym roku zamierzamy wydrukować wkładkę z opisem budowy nowej, ulepszonej lotni studentów Politechniki Warszawskiej.

NOWI CZŁONKOWIE

203. OLCZYK Krzysztof, poczta Poniatów, wieś Uszczyn 28, pow. Piotrków Trybunalski, woj. łódzkie. Lat 25. Ślusarz narzędziowy. Interesuje się motoszybowcami.
204. LENIEC Józef, 78-400 Szczecinek, ul. Spółdzielcza 5b/8. Lat 33. Interesuje się minisamolotami. Już buduje.

WYMIANA

Stanisław Dubaniewicz — 62-250 Czerniejewo, Osiedle Działkowe 3/1, pow. Gniezno, woj. poznańskie. Wymieni „SP" od nr 44 do 52/1974 za „SP" nr 9/1974.

LIST Z CSRS

Miroslav Prihoda — Zkojmo, Morava — CSRS. Dziękujemy za miły list, pisany w imieniu skoczków spadochronowych Aeroklubu Breclav. Niebawem spełnimy Waszą prośbę, zamieszczając w „SP" opis budowy nowoczesnej lotni, wszechstronnie sprawdzonej w laboratorium i w locie. Cieszymy się, że nasz tygodnik Wam się podoba i jest przydatny. Serdecznie pozdrawiamy!

SILNIK NOWEGO RODZAJU

Tadeusz Rackiewicz — Witnica, Bolesław Zając — Bratkowice, Jarosław Ciepał — Łazy, Adolf Kuciuk — Kępsko. Podajemy adres konstruktora silnika opisanego w „SP" nr 12/1975 w artykule „Silnik nowego rodzaju". Jest nim inż. Stanisław Wojno, 82-300 Elbląg, ul. Fałata 9/4.



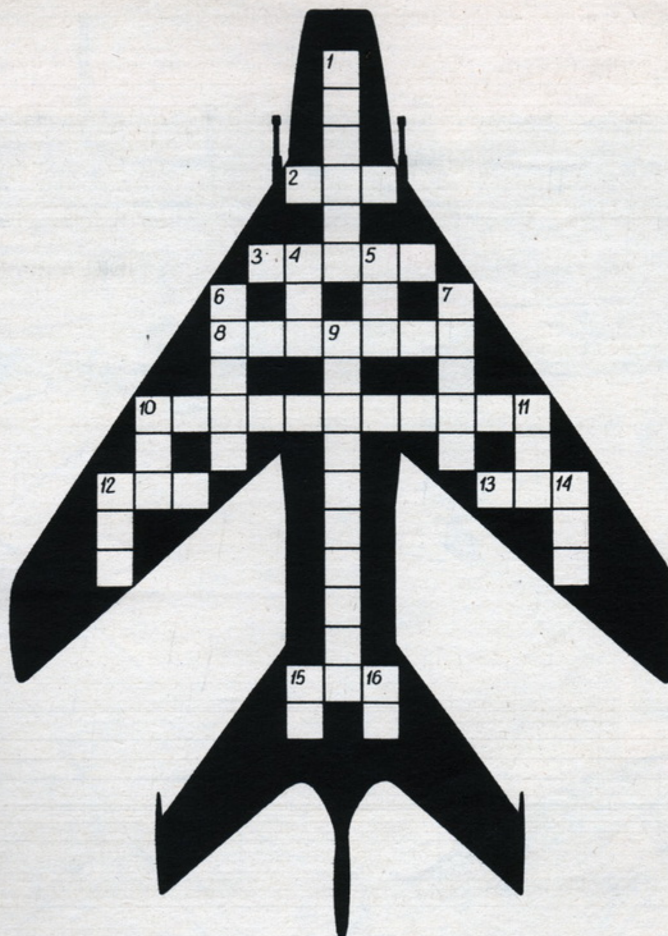
NA LOTNI

Dynamiczny skok pilota lotni z odbicia od krawędzi urwiska. Za chwilę poszybuje on kilkaset metrów, aby wylądować w dolinie.

Ten sam pilot lotni w chwilę po starcie. Właśnie przelatuje obszar wznoszeń (zdjęcie z lewej). Zdjęcia zostały wykonane w okolicy Częstochowy.

Zdiecia: Adam Wlodarczyk

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 2 — polski śmigłowiec typu BŻ-4; 3 — umożliwia pilotowi oddychanie tlenem w czasie lotu na dużej wysokości; 8 — as polskiego lotnictwa myśliwskiego z okresu II wojny światowej; 10 — aerodyna o przestawianych wraz z silnikami powierzchniach nośnych; 12 — Lotnicze Przysposobienie Wojskowe; 13 — startują i lądują na nim samoloty; 15 — miejscowość koło Lublina, pierwsze lotnisko polskich jednostek lotniczych na wyzwolonych terenach Polski w 1944 r.

Pionowo: 1 — konstruktor polskiego samolotu PZL-23 „Karaś"; 4 — austriackie linie lotnicze; 5 — polski samolot sportowy, typu PZL-102; 6 — Międzynarodowa Organizacja Naukowo-Techniczna Szybownictwa; 7 — jeden z kolorów świateł pozycyjnych samolotu; 9 — brytyjskie ciężkie samoloty bombowe, na których w czasie II wojny światowej walczyli polscy lotnicy; 10 — organizacja młodzieżowa, propagująca w kraju modelarstwo lotnicze; 11 — amerykańskie linie lotnicze; 12 — polski szybowiec, typu SZD-25; 14 — polski samolot, który miał zastąpić popularnego „Karasia"; 15 — oznaczenie radzieckich samolotów bombowych dalekiego zasięgu stosowane do 1940 r.; 16 — typ silnika samolotu TS-11 „Iskra".

Opracował: JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 11.5. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. **Widok 8, 00-023 Warszawa**, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIA

KRZYŻÓWKA ŚWIĄTECZNA
(nr 13 z 3 marca 1975 r.)

Poziomo: 2 — miękkopłat, 5 — oni, 6 — Challenge, 7 — kra, 8 — „ABC", 9 — John Johnson, 11 — „Lenticular", 14 — ATLAS, 16 — Kašpar, 17 — Clostermann.

Pionowo: 1 — fotokarabin, 2 — Michał Scipio del Campo, 3 — kil, 4 — Aleksander Pokryszkin, 10 — Nil, 12 — „Tempest", 13 — czarter, 15 — „Litka".

ZESTAWY KSIĄŻEK LOTNICZYCH WKiŁ wylosowali: **Jan Kania** — ul. Thälmanna 35 m. 53, 90-042 Łódź; **Andrzej Kotowski** — ul. Topolowa 5 m. 9, 97-200 Tomaszów Maz.; **Zbigniew Łuczyński** — Szczepanów 29, 68-121 Jankowa Żag., woj. zielonogórskie; **Krystyna Sarna** — Aleja Zwycięstwa 3/15, 39-460 Nowa Dęba; **Stanisław Witkowski** — ul. Zielonogórska 22/4, 53-617 Wrocław.

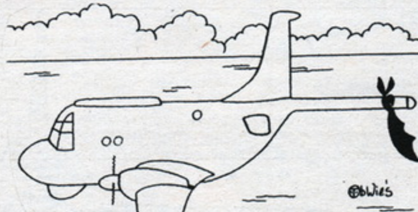
LOGOGRYF
nr 14 z 6 kwietnia 1975 r.)

Hasło: NAZIEMNA STACJA SATELITARNA W PSARACH

Wyrazy pomocnicze: 1 — jonosfera, 2 — szybowiec, 3 — Fiumicino, 4 — Stanisław, 5 — ortodroma, 6 — sterowiec, 7 — jednopłat, 8 — symulator, 9 — Cierlicko, 10 — wytwórnia, 11 — wyrzutnik, 12 — Dankowski, 13 — Karpiński, 14 — machometr, 15 — Air France, 16 — Blanchard.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: **Jerzy Pałanis** — ul. 1-Maja 3a, 16-500 Sejny; **Ryszard Wołcz** — Pułaskiego 5 m, 115, 35-011 Rzeszów; **Michał Józefowicz** — Oś. Przyjaźni 10/19, 61-685 Poznań.

Rys.; W. Fuglewicz



ISKRA — KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

WIKTOR ABSAŁAMOW — 252 127, Kijów — 127, pr. 40 let Oktiabra 118 kw. 80, Związek Radziecki. Ma 26 lat i jest inżynierem lotniczym. Kolekcjonuje modele plastykowe samolotów w skali 1:72. Interesuje się też danymi samolotów, książkami z dziedziny historii lotnictwa. Chciałby nawiązać korespondencję z przyjaciółmi o podobnych zainteresowaniach i wymieniać z nimi modele samolotów i literaturę lotniczą.

TOMASZ JANKOWSKI — Dom PKP nr 1/2, 97-140 Słotwiny, k. Koluszek. Jest uczniem IV klasy Technikum Mechanicznego. Interesuje się wszystkim, co jest związane z lotnictwem. Kolekcjonuje plastykowe modele samolotów w skali 1:72. Zbiera książki o tematyce lotniczej i wojskowej. Poszukuje wielu czasopism i książek, m. in. przedwojennych roczników „Skrzydlatej Polski", „Kopisty" i „Wiarusa" oraz książek o tematyce wojskowej i wojennej. Także — książki „Wojna powietrzna w 1939 r. w Polsce". Ponadto — figurek żołnierzy produkcji polskiej, dokładnych planów samolotów, które brały udział w II wojnie światowej. W zamian oferuje wiele modeli plastykowych w skali 1:72 firm zachodnich.

WALERY MARKOWICZ KARNAKOW — 652515 g. Leninsk — kuźnieckiej, pr. Lenina 75a kw. 37, Związek Radziecki. Interesuje się lotnictwem. Kolekcjonuje modele samolotów i śmigłowców. Pragnie nawiązać korespondencję z kolekcjonerami lotniczymi z Polski. Chciałby też wymieniać z nimi modele. W zamian może odstąpić roczniki czasopism „Modelist — konstruktor" (1971 — 1975), „Tiechnika mołodioży" (1968 — 1975) oraz modele samolotów, czołgów i okrętów.

CZESŁAW NIZIOŁEK — ul. 8 Marca 3/3, 78-200 Białogard. Odstąpi numer 22 „Skrzydlatej Polski" z 1974 r. z planem lotni.

KRZYSZTOF WAWRYNEK — ul. Jerzego 4/5, 49-300 Brzeg, woj. opolskie. Poszukuje numeru 22 „Skrzydlatej Polski" z 1974 r. z planem lotni.

TADEUSZ J. DREWNIK — ul. Chocimska 11 m. 8,00-791 Warszawa. Poszukuje książek „Samoloty Strany Sowietow" (praca zbiorowa, wyd. DOSAAF) oraz „Constructii aeronautice Romanesti. 1905—1970", wydaną w Bukareszcie w 1970 r.

KRZYSZTOF SKOŁEK — ul. Korotyńskiego 22 m. 90, 02-123 Warszawa. Poszukuje planów różnych samolotów z czasów drugiej wojny światowej.

ZYGMUNT ZGNILEC — ul. Planty 28 m. 40, 22-400 Zamość. Poszukuje numerów „Małego Modelarza": nr 1/1962 z samolotem „Mustang" i nr 3/1963 z samolotem „Lysander". Odkupi też roczniki „Modelarza" z lat 1958 — 1974.

ADAM BARON — ul. Słupecka 4A/7, 41-400 Mysłowice. Poszukuje książki S. Pileckiego, J. Domańskiego — „Samoloty bojowe".

RYSZARD BUDA — ul. Królowej Jadwigi 30/15, 70-262 Szczecin. Odstąpi wiele numerów „Skrzydlatej Polski" z lat 1969—1971.

WŁODZIMIERZ OSTROWSKI — ul. 1 Maja 3/3, 88-160 Janikowo, pow. Inowrocław. Ma 15 lat i interesuje się modelarstwem lotniczym. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Kolekcjonuje modele samolotów firm Matchbox i Airfix. Chciałby wymienić model samolotu firmy Matchbox NA P-51D „Mustang" na model samolotu Saunders-Roe SR-53 firmy Airfix. Pragnie również nawlazać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

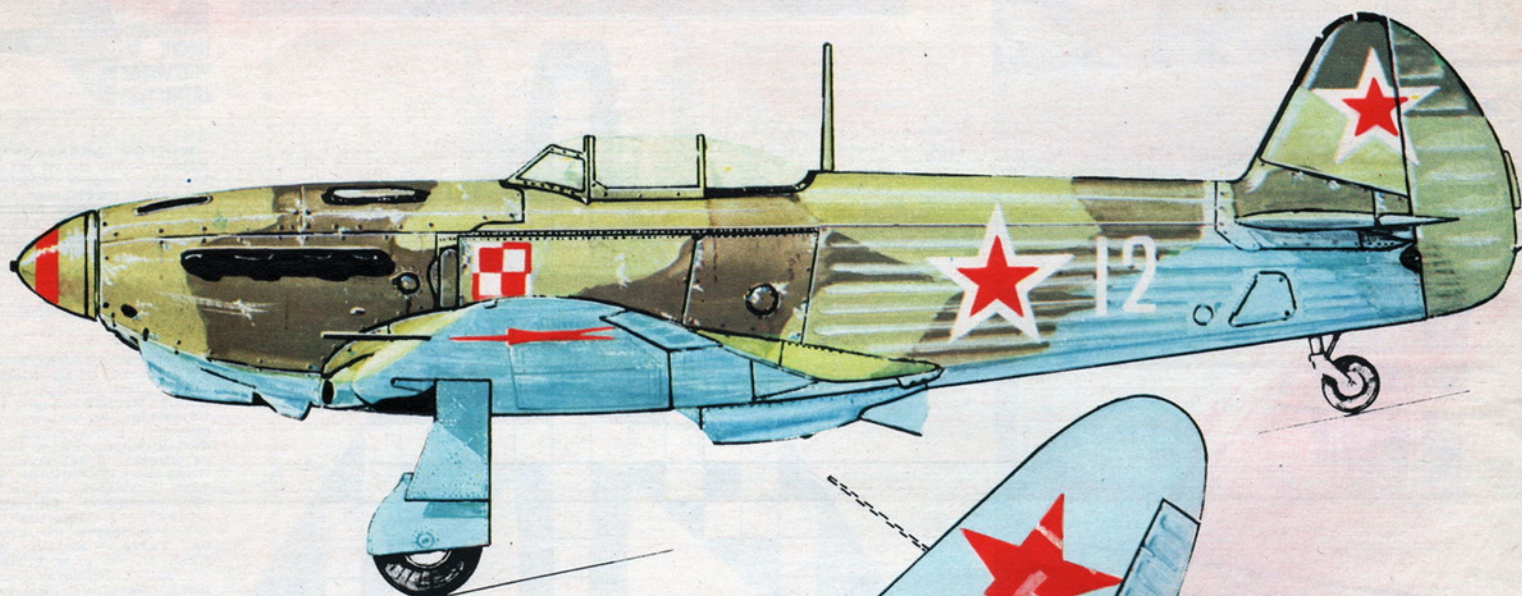
SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 25.IV.1975 r. Zam. 4619
B—87
INDEKS 37703/37505



JAK–1M

Jednomiejscowy samolot myśliwski konstrukcji A. Jakowlewa. Pierwsze samoloty tego typu otrzymał 1 pułk polskiego lotnictwa myśliwskiego, szkolący się w Grigoriewskoje, we wrześniu 1943 r. Gdy w sierpniu 1944 r. 1 plm „Warszawa" wkraczał do akcji bojowej, na lotnisku Dys pod Lublinem znajdowało się 39 samolotów Jak-1M. 19 stycznia 1945 r. polskie Jaki-1M osłaniały z powietrza pierwszą defiladę w wyzwolonej Warszawie. Jaki-1M przeszły szlak bojowy ludowego Lotnictwa Polskiego aż do walk nad Berlinem. W maju 1945 r. w 1 plm „Warszawa" były jeszcze 23 samoloty Jak-1M.

Jak-1M z polskimi załogami dobrze przysłużyły się dziełu zwycięstwa.

Rozpiętość — 9,2 m, długość — 8,5 m, wysokość — 3,6 m. Masa własna — 1070 kg, masa całkowita max. — 2600 kg. Prędkość max. — 612 km/h, prędkość lądowania — ok. 120 km/h, wznoszenie — ok. 20 m/s, pułap — 10 700 m, zasięg — 710 km.

Uzbrojenie: 1 działko 20 mm strzelające przez wał śmigła oraz 2 k. masz. 7,62 mm.

Konstrukcja mieszana. Silnik WK-105PF (M-105PF) o mocy 1240 KM.

Rysował: ADAM JOŃCA

